Zwangshaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter

Abhandlung

zur

Erlangung der Würde eines Doktors der Rechte
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der
Rheinischen Friedrich Wilhelms-Universität
zu Bonn

vorgelegt von

Herbert Kleinewefers
Gerichtsreferendar

Buchdruckerei Ludwig Leopold, Bonn a. Rh., 1938

Angenommen auf Bericht
der Professoren Dr. Dölle und Geheimer
Regierungsrat Dr. Rauch

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meiner Frau

Vorwort

Für die Anregung zu diesem Thema bin ich Herrn Prof. Dr. Dölle zu Dank verpflichtet. Herrn Generaldirektor Dr. Ullrich, dem Vorsitzenden des Reichsausschusses für Versicherungswesen der Akademie für Deutsches Recht möchte ich auch an dieser Stelle für sein Entgegenkommen meinen Dank sagen.

Bei der vorliegenden Arbeit war eine eingehende Berücksichtigung der französischen Literatur notwendig, da die deutschen Schriften die Frage der Zwangshaftpflichtversicherung nicht so gründlich behandeln. Bei der Auswahl der französischen Literatur hat Herr Prof. Dr. Perraud-Charmantier mich dankenswerterweise beraten und mir die von ihm verfaßten Schriften zur Verfügung gestellt.

Inhaltsverzeichnis

§ 1. Einleitung: . . . . . .

I. Zunahme der Motorisierung in Deutschland. 13
II. Steigerung der Schadenshäufigkeit. 14
III. Problem des Ausgleichs der entstandenen Schäden. . . . 14

§ 2. Problemstellung: Schadensdeckung als Ziel der Untersuchung. . . 16

I. Die Zwangshaftpflichtversicherung als Mittel zur Erreichung dieses Zieles. 16
1. Begriff. . . . . .
2. Teilverwirklichung in Deutschland. . . . . .
3. Teil- und völlige Verwirklichung in außerdeutschen Ländern. .

II. Was spricht für die Einführung einer Zwangshaftpflichtversicherung der Kraftfahrer? 18
1. Soziale Gründe. . . . . .
2. Ethische Gründe. . . . . .
3. Erwägungen allgemeiner Art. . . . . .

§ 3. Muß bei Einführung einer Zwangshaftpflichtversicherung die für den Kraftfahrer bestehende Gefährdungshaftung fallen? 20

I. Die Gefährdungshaftung nach § 7 KFG. 20
II. Die Berechtigung der Gefährdungshaftung. 21

§ 4. Die gegen die Einführung der Zwangshaftpflichtversicherung erhobenen Einwände. 24

I. Der Kraftfahrer als Objekt des Versicherungszwanges. . . 24
II. Untragbare Belastung durch Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen. 24
III. Unzureichender Erfolg der Zwangshaftpflichtversicherung im Hinblick auf Unzuverlässige, die sich dem Zwang zu entziehen suchen. 25
IV. In zahlreichen Fällen unzureichender Schutz des Geschädigten. 25
1. Die umfassende Zwangshaftpflichtversicherung. . . . . .
2. Die im Umfang beschränkte Zwangshaftpflichtversicherung und Prüfung der wichtigsten Fälle, in denen der Geschädigte nichts erhält. . . . . .
a) Einige Fälle: . . . . . .
α) Fehlender Führerschein und Trunkenheit. . . . . .
β) Aufruhr, bürgerliche Unruhen, Kriegsereignisse, Verfügungen von hoher Hand, Erdbeben, Beteiligung an Rennen und Fahrtveranstaltungen. . . . . .
γ) Erhöhung des Risikos. . . . . .
δ) Ansprüche von Personen, die in enger Beziehung zum Versicherungsnehmer bezw. Fahrer stehen. . . . . .
Ansprüche des Versicherungsnehmers gegen mitversicherte Personen. . . . . .
b) Verletzung von Obliegenheiten gegenüber der Versicherungsgesellschaft. . . . . .
c) Nichtzahlung der Erst-Prämie und Verzug mit der Folge-Prämie, §§ 38, 39 VVG. . . . . .
d) Die Leistungsfreiheit des Versicherers bei einem Unfall, der sich zwischen Erlöschen des Versicherungsschutzes und Rücknahme der Zulassung ereignet. . . . . .

e) Konkurs der Versicherungsgesellschaft. . . . . .
f) Schwarzfahrt. . . . . .
g) Veräußerung des Kraftfahrzeugs. . . . . .
h) Unerkanntes Kraftfahrzeug. . . . . .
i) Nichtverwirklichung des dem Geschädigten zustehenden Anspruchs. . . . . .

V. „Gerechte" Entschädigung bei ungenügender Versicherungssumme? 44

VI. Ablehnung der Aufnahme des Versicherungsnehmers durch die Versicherungsgesellschaft. 45

VII. Haftung des Staates als Folge der Zwangshaftpflichtversicherung. 46

§ 5. Erfahrungen im Ausland. 47

I. Massachusetts (U.S.A.). 47

II. Europäische Länder, insbesondere der Prämienanstieg und seine Ursachen. 48

§ 6. Richtlinien für die Durchführung der Zwangshaftpflichtversicherung. 51

I. Fragen der Durchführung. 51
a) Wer unterliegt dem Versicherungszwang? . . . . .
b) Welche Fahrzeuge werden erfaßt? . . . . . .
c) Örrtliche Geltung. . . . . .
d) Der Versicherungsträger. . . . . .
e) Praktische Durchführung. . . . . .

II. Fragen der Ausgestaltung. 55
a) Die Kurzversicherung. . . . . .
b) Der Selbstbehalt. . . . . .
c) Die Ratenzahlung. . . . . .
d) Die Prämienrückgewähr. . . . . .

§ 7. Der Fonds als Mittel zur Ergänzung der Zwangshaftpflichtversicherung. 60

Anhang.

Entwurf eines Rahmengesetzes, betr. Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter der Akademie für Deutsches Recht.
Belgien: Projet de loi prescrivant l'obligation de l'assurance.
Frankreich: Proposition de loi vom 20 Dez. 1934.
Proposition Cels, Fonds de garantie.

Literatur

in deutscher Sprache.

Arnold, Rudolf, Dr. RA. in Neumanns Zeitschrift für Versicherungswesen. 1936, S. 835. Geschäftsstelle Berlin W 35, Viktoriastr. 23.

— Neuregelung der Kraftfahrzeugversicherung. Gefährdungshaftung oder nicht? NZfV. 1936, S. 935.

Bauerreis, Wolfgang, Dr.: Die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge in Österreich und ihre Reform. In: Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft, Bd. 35, 1935, S. 55 ff.

Braß, Generaldirektor: Versicherungswirtschaft im Gemeinschaftssinn. Kölnische Zeitung vom 12. 2. 1937.

Der Haftpflichtzwang für Autos. Kölnische Zeitung vom 10. 3. 1937.

Brandau, Helmut, Dr.: Zur Obhutsklausel in der Haftpflichtversicherung, NZfV. 1936, S. 317.

Brockmann, H., Dr. Assessor: Neuregelung der Kraftfahrzeugversicherung. Akademie für Deutsches Recht. Zwangshaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter. NZfV. 1936, S. 560.

Bruck, E., Dr. Prof.: Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag, 6. Aufl., Berlin u. Leipzig 1929.

— Das Privatversicherungsrecht, 1930.

Brugger, Hermann, Direktor: Versicherungszwang für Kraftfahrer. Vortrag, gehalten in der Akademie für Deutsches Recht.

Bülowius, Wolfgang, Dipl. Kaufmann: Der Begriff des Fahrzeughalters im Zusammenhang mit der Autohaftpflichtversicherungg. NZfV., 1936, S. 560.

Was muß der Kraftfahrer von der Kraftfahrzeugversicherung wissen? Völkischer Beobachter vom 26. 7. 36.

Busch-Zandtner, Richard, Dipl. Volkswirt: Verkehrsunfallstatistik und Versicherungswirtschaft. NZfV. 1936, S. 17.

Dröse, H., Dr.: Verbilligung des Kraftfahrbetriebs. Stuttgarter Neues Tageblatt vom 15. 8. 1936.

Durst, Ernst, Dr.: Kann die Zwangshaftpflichtversicherung durch Polizeiverordnung eingeführt werden? NZfV. 1936, S. 613.

Egeler, C. G.: Kraftfahrzeugkurzversicherung. NZfV. 1935, S. 388.

Aus der Kraftfahrzeugversicherung. NZfV. 1935, S. 973/74.

Entgegnung der Frage der Kraftfahrzeugversicherung von Möhrung und Stecher aus NZfV. 1935, S. 838, 839, 864. NZfV. 1935, S. 932.

Engert, Rudolf, Dr.: Vorschläge und Stellungnahme aus Fachkreisen. NZfV. 1936, S. 882.

Feith, Hans, Dr.: Haftung ohne Verschulden im kommenden Recht. Deutsches Druck- und Verlagshaus GmbH., Mannheim, Berlin. Leipzig 1936.

Fischer, Theodor, Dr. Amtsgerichtsrat: Probleme der Verkehrsgerichtsbarkeit. Deutsches Recht v. 15. Nov. 1937, S. 438.

Freitag, Dr.: Warum Schuldbehalt — nicht Selbstbeteiligung? NZfV. 1936, S. 962.

Geigel, Reinhart, Dr.: Der Haftpflichtprozeß, München und Berlin, 1935.

Goltermann, Dr., Landgerichtsdirektor: Rechte des Geschädigten bei Haftpflichtversicherung. JW. 1937, S. 443.

Graner, Ludwig, Dr.: Krise der Haftpflichtversicherung. NZfV. 1935, S. 593.

Grau, Staatsanwaltschaftsrat i. R.: Gefährdungshaftung und gesetzlicher Versicherungszwang. Die öffentlich-rechtliche Versicherung vom 15. 9. 1933, S. 213/14.

Große, Walter, Prof. Dr., (Leipzig u. Riga): Zur Frage der Einführung einer Zwangshaftpflichtversicherung der Kraftfahrzeugfahrer im Deutschen Reich. Herbst 1935.

v. Greysen, Horst: Zum Problem der Viel- und Wenigfahrer. NZfV. 1935, S. 1147 ff.
Der Schuldbehalt als ethisches Fundament des Haftpflichtversicherungsgedankens. NZfV. 1935, S. 1349 ff.
Warum Schuldbehalt — nicht Selbstbeteiligung? NZfV. 1936, S. 822.
Fragen zur Bemessung und Bewertung eines Risikos. NZfV. 1936, S. 962/3.

Hanel, Georg, Dr. RA.: Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter. Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer, 1930, Heft 21, S. 1148.
Haftpflicht für Kraftfahrzeuge und Versicherungszwang im internationalen Recht. Assekuranz Jahrbuch, Bd. 51 (1932), S. 228 ff.

Hänel, Horst: Neuregelung der Kraftfahrzeugversicherung. NZfV. 1936, S. 957.

Heyden, W.: Die Kraftfahrzeugversicherung an der Wende. NZfV. 1935, S. 908.

Heyn, Dr.: Zur Neugestaltung der Kraftfahrzeugversicherung. NZfV. 1936, S. 1218 ff.

Homann, Heinz: NZfV. 1935, S. 974.

Homma, Joseph, Dr. eh.: Der Kraftfahrer und seine Versicherung. Zwangshaftpflicht — Gefährdungshaftung — Gefälligkeitsfahrten, Sonderdruck aus der „Motor Post" Frankfurt a. M. Wochenschrift für Kraftfahrzeugwirtschaft, Verkehr und Sport vom 9. 1. 1936.
Die Autohaftpflicht unter besonderer Berücksichtigung der Zwangshaftpflichtversicherung. Sonderdruck der „Motor Post" Frankfurt a. M. Nr. 9—11, 1933.

Hummel, Herbert, Dr., Reichshauptstellenleiter: Motorisierung und Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter. Die nationale Wirtschaft, Berlin, 5. 3. 1937.

Isaac, Martin, Dr.: Haftpflichtversicherungszwang für Kraftfahrzeughalter? Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer Berlin, 25. August 1930, Heft 16, S. 865.

Jaeckle, J.: Die Kraftfahrzeugversicherung an der Wende. NZfV 1935, S. 879.

Jannott, Kurt, Direktor: Änderungs- und Verbesserungsvorschläge im Versicherungswesen. NZfV. 1935, S. 211 ff.

— Kraftfahrzeughaftpflichtrecht und Versicherung im In- und Ausland, Berlin 1937.

— Die vergleichende Darstellung des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts (Istituto Internationale di Roma per l'Unificazione del Diritto Privato) zum Kraftfahrzeugrecht und zur Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung. (Auf Grund von Dokument 1 und Dokument 8 des Instituts). Vortrag vor dem Reichsausschuß für Versicherungswesen der Akademie für Deutsches Recht, gehalten am 22. 10. 1936 in München.

— Untersuchungen über den Umfang der Schadensersatzansprüche in Deutschland, die mangels Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung nicht verwirklicht werden konnten. Vortrag vor dem Ausschuß am 22. 10. 1936.

Jonas, Karl, Dr. RA.: JW. 1937, S. 446.

Julier, Polizeihauptmann a. D.: Verkehrsaufschwung und Verkehrsunfälle in Bayern 1933 bis 1935. NZfV., 1936, S. 886 ff.

Kersten, Alex: Kann in der Autohaftpflichtversicherung auf die Anwendung des § 39 VVG. verzichtet werden? NZfV. 1936, S. 936.

Kindler, W., Dr.: Die Haft- und Versicherungspflicht des Automobilhalters nach dem Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. 3. 1932. Zeitschrift für Schweizerisches Recht. Herausgegeben von Eduard His, Basel, Bd. 52, 1933, S. 125 ff.

Kornick, Walter: Sind unsere Privatversicherungsverträge dem Versicherungsnehmer verständlich genug? NZfV. 1935, S. 91.

Kröner, Hans, Assessor: Zur Frage der Einführung einer Zwangshaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter. Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht v. 1. 3. 1938, S. 165.

Kühfuß, Jos.: NZfV. 1936, S. 910/11.

Lahtz, Gerhard: Versicherungszwang oder Zwangsversicherung für Kraftfahrzeughaftpflicht. Der Wirtschafts-Ring vom 4. 3. 1938, S. 234.

Lechner, Ludwig, Dr. RA.: Die Gefährdungshaftung im Kraftverkehrsrecht. Auszug in: NZfV. 1936, S. 614.

Lintz, Bodo, Dr., Gerichtsassessor: Die Zwangszaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge. NZfV. 1935, S. 850 u. 909.

Lübcke, Hans: NZfV. 1936, S. 883.

M. Dr.: Neuregelung der Kraftfahrzeugversicherung. NZfV. 1936, S. 722 u. S. 880 ff.

Matt, August: Einführung in die Haftpflichtversicherung. NZfV. 1935, S. 657/8.

Möhring, Hellmuth, Dr., Syndikus: Die Kraftfahrzeugversicherung an der Wende. Prämien oder Verkehrsreform? Haftpflichtversicherungszwang oder Gesetzesreform? NZfV. 1935, S. 838/9.
Die Kraftfahrzeugversicherung an der Wende. NZfV. 1935, S. 931 f.; 1936, S. 990; 1936, S. 908 ff.

Mölich, Dr.: Die Geheimschrift der Versicherungsbedingungen. NZfV. 1935, S. 517.
Hilfe für die Haftpflichtversicherung. NZfV. 1935, S. 1136.

Müller, Fritz, Dr.: Straßenverkehrsrecht. Berlin 1935.

Noël, Werner: Zwangshaftpflichtversicherung oder Versicherungszwang? Berliner Lokal-Anzeiger v. 17. Juli 1936.

Patzig, A., Prof. Dr.: Haftpflicht-Versicherungszwang oder nicht? Das englische Beispiel zeigt bedenkliche Folgen. Berliner Lokal-Anzeiger vom 14. 7. 1936.

Peyer, Bernhard, Dr.: Die Haftpflichtversicherung des Motorfahrzeughalters nach dem Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr v. 15. März 1932. Züricher Beiträge zur Rechtswissenschaft von A. Egger, F. Fleiner und E. Hafter. Neue Folge, Heft 40, 1935.

Prange, Otto, Dr.: Versicherungszwang oder Zwangsversicherung in der Kraftfahrzeugversicherung. NZfV. 1936, S. 1427 ff.

Prölß, Erich, Dr. RA.: Versicherungsvertragsgesetz. Beck'sche Kurz-Kommentare 1935.
Besprechung des Buches, Kraftfahrzeughaftpflichtrecht von Jannott. JW. 1937, S. 2089.

Renfer, Hermann, Dr. Direktor: Beitrag zu der in Deutschland strittigen Frage sich stützend auf die Erfahrungen in der Schweiz. NZfV. 1936, S. 959 ff.

Scheibler, Kurt, Dr. ing.: Ist das Kraftfahrzeug heute noch ein „gefährliches" Verkehrsmittel? DAR. v. 15. 7. 35.

Schellenberg, Ernst, Dr.: Zur Frage der Selbstbeteiligung in der allgemeinen Haftpflichtversicherung. NZfV. 1935, S. 812/13.

Schötzau, Fritz, Dr.: Die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung. Berlin 1935.
Anm. zu Lintz in NZfV. 1935, S. 855.

Schüller, Ulrich, Assessor: Die Zwangsversicherung des Kraftfahrers in den europäischen Staaten. Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft, Oktober 1935, S. 357.

Schwamm, Dr.: Prämienvergünstigung für Wenigfahrer. NZfV. 1935, S. 1002/3.

Selter, Dr. ing.: Eine Maschine im Dienste der Kraftfahrzeugkurzversicherung. NZfV. 1935, S. 360/61.

Sieghold, Christian: Neuregelung der Kraftfahrzeugversicherung. NZfV. 1936, S. 985 ff.

Stecher, Dr.: Neue Gesichtspunkte für die Prämienfestsetzung in der Kraftfahrzeugversicherung. NZfV. 1935, S. 864.

Stiefel, Ernst, Dr. RA.: Das Versicherungsrecht des Road Traffic Act 1934. Das Versicherungsarchiv v. 15. Dezember 1934, S. 476.
Neueres Schrifttum zur Zwangs-Haftpflichtversicherung im In- und Ausland. Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen 1930, Bd. 51, S. 27 ff.
Rechtsprechung zur Schwarzfahrt, JW. 1933, S. 813.

Stoll, Heinrich, Prof. Dr.: Die Lehre von den Leistungsstörungen. Denkschrift des Ausschusses für Personen-, Vereins- und Schuldrecht, 1936.

Tamm, Dr.: NZfV. 1935, S. 974/75.

Tiedke, Karl: Kraftfahrzeugversiccherung und Anhängerwagen, NZfV. 1936, S. 291 u. S. 910.

Thees, KGRat im Reichsjustizministerium: Der Schutz des geschädigten Dritten in der Haftpflichtversicherung. Deutsche Justiz v. 17. Juni 1938, S. 935 ff.

Ullrich, Hans, Dr. Generaldirektor. Vorsitzender des Reichsausschusses für Versicherungswesen in der Akademie für Deutsches Recht: Die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter. Köln. Zeitung v. 7. III. 1937.
Bericht auf der Tagung vom 12. II. 1937 über das Ergebnis der bisherigen Untersuchungen.
Bericht des Ausschusses für Versicherungswesen in der Akademie für Deutsches Recht über die Einführung einer Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, erstattet von dem Ausschußvorsitzenden, Generaldirektor Dr. jur. Hans Ullrich-Gotha.

Vogel, Dr. Reg.Rat a. D.: Bedeutung und Leistung der Kraftfahrzeugversicherung in der Verkehrswirtschaft. NZfV. 1936, S. 214 ff.

Waldecker, Ludwig, Prof. Dr.: Kölnische Zeitung v. 20. VII. 36, Nr. 364/65.

Wenzel, Hellmuth, Generalagent: NZfV. 1935, S. 974, 1936, S. 885.
Prozentuale Selbstbeteiligung in der Kraftfahrzeugversicherung. NZfV. 1936, S. 560.

Weil, Walter: NZfV. 1936, S. 884.

Werlin, J., SS.-Obersturmführer, Leiter der Fachgruppe Kraftwagen und deren Motoren. NZfV. 1936, S. 886.

Würdinger, Hans, Dr. Prof.: Zwangshaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge. Deutsches Recht vom 15. IX. 1937, S. 58 ff.

Literatur

in fremder Sprache.

Ablay, I. P. Directeur d'une Compagnie d'Assurances: Le risque assurance-automobiles, in L'Argus, Journal international des assurances vom 12. II. 1933.

American Automobile Association: Digest of Motor Laws. Dez. 1936.

Association pour la Défense des Interêts de l'Automobile: L'Assurance obligatoire des automobiles, Bruxelles 1934.

de Beaulieu, M.G.: Contentieux d'assurances accidents. A propos de l'assurance automobile obligatoire, in: L'Argus vom 26. IV. 1931, S. 603.

Blum, Léon: in: Le Populaire vom 7. IX. 1931 und vom 9. VI. 1932.

Cassin, Gerald, Dr.: L'Assurance obligatoire des automobilistes, Paris 1932.

Chouvy, Jean, Dr.: Assurance obligatoire — Fonds de Garantie. Contrôle des Compagnies d'Assurances. Paris 1933.

Code de l'assurance automobile obligatoire et du contrôle en matière d'assurance automobile. Edité par L'Argus. August 1936.

Dalloz: Code civil annoté d'après la doctrine et la jurisprudence. Paris 1936.

Dalmar, M. Président du Syndicat des Côtes-du-Nord, in:L'Observateur vom 6. VIII. 1931, S. 1 u. 628. Besprechung in: L'Observateur vom 24. IX. 1931.

Daniel, Marcel: L'Assurance obligatoire des automobilistes, in: La Semaine vom 18. I. 1931.

Ganne, Charles, Dr.: De la garantie par l'assurance de la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobile. Moulins 1931.

Goberville, Raymond, Dr.: L'assurance obligatoire et la responsabilité des Automobilistes. Lyon 1934.

Govare, John-Paul: Assurance obligatoire des transports par automobile, in: La Semaine vom 1. IX. 1935, S. 691.

Loup, Jean, Dr. Avocat à la Cour de Toulouse: La Responsabilité des accidents causés par les Automobiles. Paris 1932.

Mazé, Charles, Sous-directeur de „La Nationale": L'assurance obligatoire, in: La pratique du droit, revue des écoles polytechnique de notariat de droit de procédure et d'assurances. Paris 31. Dezember 1933.

Perraud-Charmantier, André, Docteur ès-sciences juridiques, Docteur ès-sciences politiques et économiques, Lauréat de l'Institut de France, Professeur à l'Ecole Polytechnique d'Assurances de Paris:
L'assurance obligatoire contre les accidents d'automobile, in: L'Argus 1929, S. 1429 ff.
L'assurance obligatoire des automobilistes, in: L'Argus v. 14. I. 1934, S. 51.
L'assurance automobile obligatoire par arrêté Municipal, in: L'Argus vom 13. V. 1934, S. 669.
L'assurance obligatoire des automobilistes. L'assurance-loi des Taxis, in: L'Argus v. 12. IV. 1936.
Les menaces contre l'assurance libre. L'assurance obligatoire, à l'étranger et en France en 1933, in: L'Assureur-Conseil vom Sept. 33.
L'assurance obligatoire en Suisse. Interview de M. Max Wohnlich, sécrétaire général du Touring-Club Suisse, in: Auto Garage von Sept. 1932.
Assurance obligatoire; le projet de loi du gouvernement, in: Auto Garage v. 18. I. 1934.
Une menace pressante: l'assurance obligatoire, in: Auto Garage v. 8. III. 1936.
Le Sénat devrait, une fois de plus, discuter ces jours-ci la grave question de l'assurance obligatoire pour les automobilistes, in: Auto Garage v. 2. Juni 1936.
L'Automobile et la loi fédérale suisse du 15. III. 1932 relative à la responsabilité civile et à l'assurance obligatoire des automobilistes, in: Bulletin du Syndicat des Courtiers d'assurance terrestres. Febr. 1933, S. 49, 50, 59—62.
L'assurance obligatoire en Suisse, in: L'Observateur v. 3. I. 1935, S. 283.
Assurance obligatoire. Massachussets, in: Post Magazine v. 9. III. 35.
L'Assurance obligatoire: Le projet de loi gouvernement in: Recueil Juridique vom März 1934.
L'Assurance obligatoire. Le péril se dessine au Luxembourg, in: La Semaine v. 31. III. 35, S. 214.
Assurance obligatoire des transports par automobile, in: La Semaine v. 1. Sept. 1935.

de Riedmatten, L.: Le problème de la réparation des accidents d'automobile. Assurance obligatoire ou fonds de garantie? in: L'Observateur v. 24. Sept. 1931, S. 1666—70.

Sauvy, Alfred: L'automobile en France depuis la guerre, in: Bulletin de la statistique générale de la France et du service d'observation des prix. Juillet-septembre et octobre-décembre 1933.

Schérer, Jean, Dr.: L'assurance obligatoire des dommages causés par les accidents d'automobiles. Paris 1931.

Abkürzungen

ADIA.	= Association pour la défense des interèts de l'automobile.
AfDR.	= Akademie für Deutsches Recht.
L'Argus	= L'Argus, journal international des assurances.
AVB.	= Allgemeine Versicherungs-Bedingungen.
Bericht	= Bericht auf der Tagung vom 12. 2. 1937 über das Ergebnis der bisherigen Untersuchungen von Generaldirektor Dr. Ullrich.
Bruck S. 712	= Bruck, Das Privatversicherungsrecht 1930, S. 712.
Bruck § 39 Anm. 5	= Bruck, Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag § 39 Anm. 5.
DAR.	= Deutsches Auto-Recht. München.
Digest.	= Digest of Motor Laws. American automobile association, 1936/37.
Jannott 1937	= Jannott, Kraftfahrzeughaftpflichtrecht und Versicherung im In- und Ausland. Berlin 1937.
JW.	= Juristische Wochenschrift.
KFG.	= Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909.
MFG.	= Schweizerisches Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932.
NZfV.	= Neumanns Zeitschrift für Versicherungswesen. Berlin.
L'Observateur	= Zeitschrift L'Observateur, Paris.
Reichsausschuß	= Reichsausschuß für Versicherungswesen der Akademie für Deutsches Recht.
RG.	= Reichsgericht.
RGRK.	= Das Bürgerliche Gesetzbuch mit besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung des Reichsgerichts. Achte, wesentlich umgearbeitete Auflage.
Ullrich Bericht	= Bericht des Ausschusses für Versicherungswesen in der Akademie für Deutsches Recht über die Einführung einer Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter, erstattet von dem Ausschuß-Vorsitzenden, Generaldirektor Dr. jur. Hans Ullrich, Gotha.
Vn.	= Versicherernehmer.
Vr.	= Versicherer.
ZV.	= Zwangshaftpflichtversicherung.

§ 1 Einleitung

I. Zunahme der Motorisierung in Deutschland.

In den letzten Jahren hat die Motorisierung in Deutschland einen ungeheuren Aufschwung genommen.[1]) Die Produktion von Kraftwagen ist seit 1932 erheblich gestiegen. Einige Beispiele mögen dies zeigen.

Allein im ersten Halbjahr 1935 wurden nahezu 50 % mehr Personenkraftwagen, rund 80 % mehr Lastwagen und Omnibusse und rund 32 % mehr Krafträder als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres zugelassen.[2]) Während 1932 104 560 Kraftfahrzeuge erstmalig zugelassen wurden, waren es im Jahre

1936 457 000 und im 1. Halbjahr
1937 270 321.

1932 befanden sich fast 400 000 PKW. im Verkehr, Mitte 1936 waren es bereits 961 000. Wir haben somit eine Steigerung um 140 % zu verzeichnen.[3])

Im Jahre 1932 kam in Deutschland ein Kraftwagen[4]) auf je 100 Einwohner, 1936 hatte schon jeder 54. und 1937 schon jeder 47. Einwohner sein Automobil.[5])

Mit einer weiteren Zunahme der Motorisierung kann man durchaus rechnen.[6]) Einmal stehen wir gegenüber anderen Kulturländern hinsichtlich der Zahl der Kraftfahrzeuge zurück,[7]) zum anderen unterstützt die Reichsregierung alle Bestrebungen in dieser Richtung. In Kürze ist mit einem Volkswagen zu rechnen.[8]) Auch hat der Führer und Reichskanzler im Jahre 1936 darauf hingewiesen, daß er eine Verzehnfachung der jetzigen Motorisierung erreichen will, so daß Deutschland bald die Autodichte Englands, (hier kommt ein Kraftwagen auf 23 Einwohner), und Frankreichs[9]) (ein Kraftwagen auf 20 Einwohner), erreicht haben wird.[10])

---

1) Vgl. z. B. Berliner Lokalanzeiger v. 7. 3. 37; Frankfurter Ztg. Morgenausgabe v. 18. 3. 37.

2) Große S. 6.

3) Ullrich, Köln. Ztg. v. 7. 3. 37. Bericht S. 8. Vgl. Lahtz S. 235.

4) Personen- und Lastkraftwagen.

5) Ullrich Bericht S. 8. Es gab 1932 866 017, 1936 1 184 081 und 1937 1 327 189 Krafträder und Motorfahrräder. Insgesamt hatten wir am 1. Juli 1937 2,58 Millionen Kraftfahrzeuge. Allein in der Zeit von 1932—34 war bei uns ein Anstieg der Kraftwagen im Verhältnis zur Einwohnerzahl um 25 % zu verzeichnen, während als nächstes Land erst die Schweiz mit 18 %, Italien mit 15 % und Frankreich mit 12 % folgen. Finnland, Schweden und Amerika weisen sogar einen Rückgang auf. Große S. 5.

6) Lintz, NZfV. 1935, S. 849. Köln. Ztg. v. 3. 7. 37.

7) Große, S. 7.

8) Würdinger, Vortrag S. 11; Ullrich, Bericht S. 8; Große S. 16; Lintz NZfV. 1936, S. 909; Köln. Ztg. v. 7. 3. 37; vgl. besonders, Kölnische Zeitung und Frankfurter Zeitung vom 27. Mai 1938, sowie Völkischer Beobachter vom 2. Juni 1938.

9) Über die Entwicklung in Frankreich s.: Loup S. 2; Chouvy S. 5/6; Goberville S. 8; Cassin S. 91 ff.; Schérer S. 7 ff. und besonders Sauvy, Alfred, in: L'automobile en France depuis la guerre, in: Bulletin de la Statistique générale de la France et du service d'observation des Prix. Juli-September und Oktober-Dezember 1933, mit einer umfassenden Darstellung aller mit dem Automobilismus zusammenhängenden statistischen Fragen.

10) Ullrich Bericht S. 8; Köln. Ztg. v. 7. 3. 37.

II. Steigerung der Schadenshäufigkeit.

Die Folge der zunehmenden Motorisierung ist ein Anstieg der Unfallziffer.[11]) Die Inanspruchnahme der Kraftfahrzeugversicherung liefert einen sprechenden Beweis für die Zunahme der Unfälle. Nach dem Vorstandsbericht der „Allianz und Stuttgarter Verein" von 1934 stehen in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtabteilung einer Steigerung der Anzahl der versicherten Risiken von 23,1 % eine Prämiensteigerung von 17,4 % und eine Schadenmehrung von 33,4 % gegenüber.[12]) Aber die Schadenshäufigkeit ist nicht nur absolut, sondern auch relativ, d. h. im Verhältnis zur Entwicklung der Motorisierung, gestiegen.[13]) Diese Tatsache findet ihre Erklärung nicht nur in der Zunahme der Kraftfahrzeuge, sondern auch darin, daß heute größere Fahrgeschwindigkeiten erzielt werden. Außerdem ist der Straßenbau dem Verkehrsfortschritt noch nicht entsprechend angepaßt.[14]) Proportional der Förderung der Motorisierung muß man mit einer Steigerung der Schadenshäufigkeit rechnen.[15]) Gerade durch die Einführung eines Volkswagens mischt sich ein größerer Prozentsatz „neuer" Fahrer in den Verkehr, der infolge der mangelnden Erfahrung in der zunehmenden Verkehrsdichte viele Schäden anrichten wird.[16]) Auch aus einem weiteren Grunde will Große die Schadenshäufigkeit erklären: Der Kraftfahrer hat eine andere moralische Einstellung bezüglich der Gefährdung Dritter. Während sich früher derjenige, der durch seinen Kraftwagen den Tod eines Menschen verursacht hatte u. U. gesellschaftlich unmöglich machte, mißt man heute einem derartigen Unfall bei weitem nicht mehr diese diffamierende Bedeutung bei. Diese Einflüsse der „Nachkriegsmoral" finden ihren Ausdruck darin, daß der Fahrer nicht mehr die größtmögliche Sorgfalt walten läßt.[17]) Mag diese Ansicht auch in dieser Allgemeinheit nicht richtig sein, so dürfte doch die veränderte Wertung der Folgen eines Verkehrsunfalles, mit ein Grund für eine Steigerung der Schadensfälle sein.

III. Problem des Ausgleichs der entstandenen Schäden.

Der Ausgleich der entstandenen Schäden ist nun heute äußerst problematisch, denn die Mehrzahl der Kraftfahrer kann, sobald die Schadenssumme nur eine geringe Höhe übersteigt, den Schaden aus eigenen Mitteln nicht begleichen.[18]) Während es früher meist wohlhabendere Personen waren, die sich ein Automobil leisteten, ist es heute nicht mehr einer begüterten

---

11) Julier a. a. O. Statistik über Bayern 1933—35. Dr. M. NZfV. 1936, S. 958. Ullrich, Köln. Ztg. v. 7. 3. 37, NZfV. 1935, S. 975.
Im Jahre 1936 verzeichnete die Reichsverkehrsunfallstatistik 8388 Tote, in der ersten Hälfte des Jahres 1937 bereits 3437 Tote. Köln. Ztg. v. 17. 11. 1937, Nr. 583.

12) Große S. 6.

13) Engert NZfV. 1936, S. 882; Große S. 14.

14) Große S. 14.

15) Dr. M. NZfV. 1936, S. 722.

16) Große S. 16.
Im ersten Halbjahr 1937 haben wieder 245 997 Volksgenossen den Führerschein erworben. Im ersten Halbjahr 1936 waren es 241 024. An der Spitze stehen die Rheinprovinz mit 26 715 und Bayern mit 26 415 Führerscheinen. Frankf. Ztg. v. 9. 11. 1937.

17) Große S. 14.

18) Schérer S. 10; Mazé S. 341; Chouvy S. 11, Nr. 15; Coty zit. bei de Riedmatten in l'Observateur S. 1666; Ullrich Bericht S. 9; Möhring NZfV. 1935, S. 838; Nachtausgabe v. 9. 7. 36.
Doc. parl. Chambre des Députés Nr. 4134 v. 20. 11. 1934.

Oberschicht vorbehalten,[19]) — „elle se paupérise". Infolge der Verbilligung des Autos und seiner Haltung kann man sogar von einer Popularisierung sprechen.[20]) Hier ist insbesondere an den Verkauf gebrauchter Wagen zu erinnern,[21]) der nach den neueren Wirtschaftsberichten einen ungeahnten Aufschwung genommen hat. Dieser ermöglicht vielen, einen Wagen zu halten, denen ein billiger neuer Wagen, selbst auf Raten, zu teuer wäre. Diese Kraftfahrer können aber aus eigenen Mitteln für einen Schaden nicht aufkommen.

Da die jährlich durch Kraftfahrzeuge angerichteten Schäden in die Millionen gehen,[22]) erwächst die Frage der Schadensdeckung zu einem Problem, das über das engere Gebiet des Kraftfahrwesens hinausgeht. Der Staat würde eine soziale Aufgabe erfüllen,[23]) wenn er gleichzeitig mit der Förderung der Motorisierung auch Maßnahmen zum wirtschaftlichen Schutz der Gefährdeten und Geschädigten träfe.[24])

Die Volksgemeinschaft muß vor derart drohenden Schäden geschützt werden.[25]) Dies kann in erster Linie durch Präventivmaßnahmen geschehen.[26]) Aber auch alle schon heute von Staats wegen angewandten Mittel, wie z. B. Verkehrserziehung des Publikums und der Fahrer, ständige Prüfung der Fahrzeuge auf ihre Verkehrssicherheit, Anpassung der Straßen an die Verkehrsentwicklung können nicht erreichen, daß Unfälle gänzlich vermieden werden. Kein Gesetzgeber der Welt vermöchte alle Unfälle zu verhindern.[27]) Jeder Verkehrsteilnehmer mag sich noch so sehr bemühen, es wird immer unglückliche Zufälle geben, zudem lassen sich menschliche Fehler und Schwächen nie völlig beseitigen.[28])

Es fragt sich daher, wie man die Opfer von Verkehrsunfällen entschädigen kann.

Doc. parl. Chambre des Députés Nr. 924 v. 29. 11. 1932.
Doc. parl. Chambre des Députés Nr. 6824 v. 24. 3. 1932.
Doc. parl. Chambre des Députés Nr. 2592 v. 23. 11. 1933.
Doc. parl. Sénat Nr. 69, Sitzung v. 15. 2. 1934.
Doc. parl. Sénat Nr. 100, Sitzung v. 25. 2. 1936.

19) Ullrich, Bericht S. 9; Große S. 15.

20) Goberville S. 35, „s'est démocratisée".

21) Goberville S. 35.
Die in diesem Zusammenhang genannten Käufe eines Wagens auf Abzahlung haben weniger Bedeutung, da die Kreditinstitute bis zur völligen Bezahlung grundsätzlich den Abschluß einer Haftpflichtversicherung, häufiger sogar Voll- oder Teilkasko verlangen.

22) Große S. 2.

23) Ganne S. 3; Chouvy S. 11, Nr. 17; Goberville S. 41; Ullrich, Köln. Ztg. v. 7. 3. 37; Schüller S. 357.

24) Goberville S. 15; Ullrich, Bericht S. 9.

25) Braß, Köln. Ztg. v. 19. 2. 1937.

26) Vgl. dazu die neue Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr vom 13. Nov. 1937.

27) Goberville S. 15; Königs in Zeitschr. d. Akademie für Deutsches Recht v. 1. 11. 1937, S. 621.

28) Große S. 2.

Hauptteil

§ 2 Problemstellung: Schadensdeckung als Ziel der Untersuchung

Ziel dieser Untersuchung ist, festzustellen, wie jeder durch ein Kraftfahrzeug verursachte Schaden, der einen gesetzlichen Anspruch auf Schadensersatz begründet, wenigstens im Rahmen des sozial Notwendigen ersetzt werden kann.

I. Die Zwangshaftpflichtversicherung als Mittel zur Erreichung dieses Ziels.

Begriff der ZV.

Die Zwangshaftpflichtversicherung (ZV.) ist ein Mittel zur Erreichung dieses Zieles. Man versteht darunter eine gesetzliche Verpflichtung zum Abschluß eines Haftpflichtversicherungsvertrages. Inhalt dieser Versicherung sind die einem Dritten zugefügten Schäden, für die eine zivilrechtliche Haftung besteht.[1])

Bei uns in Deutschland ist die Frage der ZV. gerade in den letzten Jahren erneut erörtert worden. Auch der Versicherungsrechtliche Ausschuß der Akademie für Deutsches Recht befaßt sich zur Zeit mit ihr.

Der Gedanke eines allgemeinen Versicherungszwanges ist schon im Jahre 1908 bei den Beratungen des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 ausgesprochen worden,[2]) ohne indessen in Deutschland bisher völlig verwirklicht zu sein. Immerhin lassen sich Ansätze dazu feststellen.

Teilverwirklichung in Deutschland

Eine Teilverwirklichung bestand schon in Baden; ferner in Sachsen durch eine Verordnung vom 2. Mai 1910 für Kraftdroschken und Mietwagen.[3])

1) So ist der Begriff ZV. zu verstehen bei:
Große S. 31; Heinze NZfV. 1929, S. 481; Kramer NZfV. 1936, S. 1219; Möller NZfV. S. 1219; Arnold NZfV. 1936, S. 886; Lübcke NZfV. 1936, S. 883; Engert NZfV. 1936, S. 822; Durst NZfV. 1936, S. 613; Hanel, Assekuranz-Jahrbuch, Bd. 51, S. 239; Braß, Köln. Ztg. v. 12. 2. 37 und NZfV. 1936, S. 311; „Der Führer", Karlsruhe v. 17. Juni 1936; Köln. Ztg. v. 13. 8. 1932, Nr. 439 und v. 13. 2. 37, Nr. 78/79; Nationalbl. Neuwied v. 7. 7. 1937, Nr. 155; Berliner Lokalanzeiger v. 12. 3. 1937, Nr. 61. Westdeutscher Beobachter v. 21. 6. 1938.

Brockhaus bezeichnet als Zwangsversicherung eine Versicherung mit Versicherungszwang im Gegensatz zur freiwilligen Versicherung.

Würdinger (S. 59) und ihm folgend Jannot 1937 (S. 32) fassen den Begriff ZV. enger. Nach ihnen bedeutet ZV., daß jeder Verkehrsunfall durch den ein Sach- oder Personenschaden herbeigeführt wird und der eine Haftung des Fahrers oder Halters auslöst, durch Versicherung zu decken ist. Es wird also die Zahlung, unabhängig davon, ob das Versicherungsverhältnis zwischen dem Versicherungsnehmer und dem Versicherer in Ordnung ist, von der Versicherungsgesellschaft verlangt. Nichtzahlung der Prämie, Verletzung von Obliegenheiten usw. sollen dem Vr. nicht das Recht geben, seine Leistung zu verweigern, soweit das Interesse des Geschädigten sie erheischt. Sind dem Vr. aber diese „Einreden" gestattet, so handelt es sich nach Würdinger und Jannot nicht um eine ZV., sondern um einen „Versicherungszwang".

2) Schötzau NZfV. 1935, S. 854; Würdinger, Deutsches Recht, S. 58; Ullrich, Bericht S. 3.

3) Clasen, Die Versicherungspflicht der Kraftdroschke. NZfV. 1928, S. 1051; Stiefel, Neueres Schrifttum S. 28; Hanel S. 228.

Ortsrechtliche Anordnungen ergingen später für Kraftdroschken in Düsseldorf, Berlin[4]) und München.[5]) Als letzte Anordnung für einen kleineren Bezirk ist die Polizeiverordnung des Kölner Polizeipräsidenten vom 30. I. 1936 zu nennen, die die ZV. für Güterfahrzeuge einführt.[6]) Reichsrechtlich ist der Abschluß einer Haftpflichtversicherung Voraussetzung für den Fahrlehrerschein.[7]) Weiter besteht ein Versicherungszwang für den Linien- und Gelegenheitsverkehr.[8])

Es ist zu bedenken, daß eine ZV. außer der oben erwähnten Teilverwirklichung keineswegs ein Novum ist. Auch in anderen Teilgebieten der Haftpflichtversicherung kennen wir einen Versicherungszwang z. B. im Luftverkehr[9]) und im Jagdrecht.[10]) Dies zeigt, daß dort, wo eine erhöhte Schadensgefahr besteht und das öffentliche Interesse in Mitleidenschaft gezogen wird, die Einführung eines Zwanges zu erwägen ist.[11])

Hier ist auch der Erlaß des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers zu erwähnen.[12]) Er lautet:

> „Verursacht ein Kraftfahrer, der nicht gegen Haftpflicht versichert ist, einen Schaden, den er nicht zu decken vermag, so ist er als unzuverlässig und ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen zu betrachten. Ihm ist der Führerschein zu entziehen ..."

Soweit dieser Erlaß Anwendung findet, ist er immerhin als mittelbarer Zwang[13]) zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung anzusehen, denn er belastet einen Kraftfahrer außer allen bisherigen Folgen noch mit der Möglichkeit des Führerscheinentzugs.

Auch in Frankreich und Belgien ist die ZV. zum Teil verwirklicht worden.[14])

Teil- und völlige Verwirklichung in außerdeutschen Ländern

---

4) Große S. 17: 1927 für Droschken in Groß-Berlin.

5) Stiefel, Neueres Schrifttum, S. 28.

6) Durst, Kann die ZV. durch Polizeiverordnung eingeführt werden? NZfV. 1936, S. 613.

Gemäß § 1 dieser Verordnung muß jeder, der in der Stadtgemeinde Köln einen Wohnsitz oder eine gewerbliche Niederlassung hat und Güter für andere befördern will, (Güternahverkehr), sich gegen Schäden an Personen und Sachen versichern.

7) RGBl. I, 1934, S. 13 und S. 912; Müller, S. 124 und S. 703.

8) RGBl. I, 1934, S. 1217; Müller, S. 766.

9) Luftverkehrsgesetz § 29, Luftverkehrsordnung §§ 2 Ziff. 2, 106—111.

10) Reichsjagdgesetz § 23.

11) Große S. 18.

12) Reichsverkehrsblatt v. 15. Juli 1936, Nr. 25. Vgl. hierzu OVG. Deutsche Verwaltung vom 25. 5. 38, S. 313. „Aus dem Unterlassen einer Haftpflichtversicherung kann deshalb bei einem Kraftfahrer in der Regel auf einen Mangel an Verantwortungsgefühl geschlossen werden." Vgl. auch Pr. OVG. JW. 38, S. 1550 mit Anm. von Dr. H. Booß.

13) Ullrich, Bericht S. 3.

14) Die Teilverwirklichung in Frankreich ist ähnlich wie bei uns gestaltet. Nach einer Anordnung des Polizeipräfekten von Paris vom 17. Mai 1930 besteht ein Haftpflichtversicherungszwang für die in Paris und im Verwaltungsbezirk Seine laufenden Taxameter und andere zur Personen- und Warenbeförderung dienende Kraftfahrzeuge (taxis et voitures publics). In vielen Departements besteht eine Versicherungspflicht für die entrepreneurs de services publics. Seit 1935 besteht die ZV. in ganz Frankreich für Personen und Warenbeförderungen (transports publics) (Gesetze in: Code de l'assurance automobile obligatoire S. 6 und 11).

In Algerien sind durch Änderung des Code de la Route Algérien die Unternehmer von Personen- und Warenbeförderungen (services publics de transports en commun) verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung gegen Schäden, die sie Dritten zufügen können, abzuschließen. Hierbei ist eine Mindestsumme von

In vielen anderen Staaten, wie England, Österreich, Schweiz, Dänemark und Norwegen ist sie bereits völlig eingeführt.[15])

II. Was spricht für die Einführung einer Zwangshaftpflichtversicherung der Kraftfahrer?

Für die Einführung einer ZV. sprechen außer den oben ausgeführten noch folgende Erwägungen:

Soziale Gründe

Aus Kostenersparnisgründen wird oft von dem Abschluß einer Haftpflichtversicherung abgesehen.[16]) Hiervon lassen sich aber gerade diejenigen leiten, die ohnehin nichts zu verlieren haben.[17]) Die Fälle sind nicht selten, in denen der Bemittelte nicht nur mit seinem Vermögen den Schaden decken könnte, sondern noch zusätzlich versichert ist. Der Unbemittelte dagegen kann dem Geschädigten nach keiner Seite hin einen Ersatz bieten.[18]) Es sprechen also vorwiegend soziale Gründe für die Sicherung des Geschädigten und damit für die Einführung einer allgemeinen Haftpflichtversicherung.

Ethische Gründe

Es ist auch ein ethisches Gebot, daß niemand sich mit einem Fahrzeug in den Verkehr einreihen darf, der nicht die Gewähr bietet, seinen Schadensersatzpflichten nachzukommen.[19]) Es zeugt von einem Mangel an Verantwortungsgefühl nicht nur gegenüber der Allgemeinheit, sondern auch gegenüber dem einzelnen Geschädigten, sich selbst sowie seiner Familie, wenn jemand, ohne versichert zu sein, ein Fahrzeug hält und nicht in der Lage ist, die von ihm angerichteten Schäden wieder auszugleichen.[20])

Erwägungen allgemeiner Art

Große[21]) macht außerdem für die Einführung der obligatorischen Versicherung geltend, sie bringe einen leichteren Ausgleich der Interessen des

---

500 000 Franken vorgesehen. Jedoch genügt an Stelle der Versicherung eine in gleicher Höhe geleistete Bankbürgschaft.

Näheres: Govare, John-Paul in La Semaine vom 1. 9. 1935. Perraud- Charmantier in L'Argus vom 12. 4. 1936, S. 531/33. Recueil Juridique de l'Automobile vom Okt. 1935 mit einem Abdruck des Dekrets vom 13. 7. 1935 über die Zwangshaftpflichtversicherung für transports publics. L'Assureur Conseil vom April 1933, S. 92. La Prime vom 1. 5. 1935 und vom 1. 7. 1935. Recueil Juridique de l'Automobile vom Juli 1932 S. 333, mit einer Antwort des Polizeipräfekten von Paris über die Versicherungspflicht der taxis. L'Assureur Conseil vom Sept. 1933 mit einem ausführlichen Aufsatz von Perraud-Charmantier über die Zwangshaftpflichtversicherung in Frankreich und im Auslande unter Berücksichtigung der ergangenen Gesetze und Gesetzesvorschläge. Goberville, S. 81.

Über Belgien siehe: Assurance obligatoire des autobus et autocars. Arrêté royal du 14 août 1933 in Recueil Juridique de l'Automobile vom Okt. 1933, S. 624; ADJA. S. 19 ff. „Moniteur Belge" v. 27. August 1933.

15) Dänemark 6. Mai 1930; England 24. 12. 1930; Finnland 28. 4. 1926; Ägypten; Luxemburg 1930; Natal 1926; Neu-Seeland 30. 3. 1929; Norwegen 20. 2. 1926; Irland 1934; Österreich 20, 12, 1929; Schweiz 1. Januar 1933; Schweden 10. Mai 1929; Tschechoslowakei 1933; Massachusetts 1927.

Die Jahreszahlen werden vielfach verschieden angegeben. Vgl. Schötzau, Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung S. 242; Jannot, Die vergleichende Darstellung S. 1; Jannot 1937, S. 51; Große S. 18; Hanel, Assekuranz-Jahrbuch, S. 228 ff.

L'Assurance obligatoire des véhicules automobiles, Publication de l'association pour le Défense des Intérêts de l'Automobile Nr. 7, Brüssel 67 rue Royale, Chouvy S. 84, Nr. 221; Schérer S. 45/46; Cassin S. 11 ff.; Goberville S. 85 ff.

16) Nachtausgabe vom 9. 7. 36.

17) Goberville S. 52; Große S. 15.

18) Große S. 15. Kröner S. 165.

19) Isaac, Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer 1930, S. 865.

20) Ullrich Bericht S. 2, Bericht S. 9, 10.

Im Juli 1936 waren nur 15,8% der Motorradhalter versichert, während 73,2% der Kraftwagenhalter zu dieser Zeit versichert waren.

21) S. 22/23.

Geschädigten und des Haftpflichtigen. Es sei nicht zu leugnen, daß die Regulierung eines Anspruchs beim Vorliegen einer Versicherung sich leichter vollziehe, da die Versicherungsgesellschaft eher als der Haftpflichtige den Anspruch befriedigen könne. Eine Sorge vor großen Verlusten, die den unversicherten Kraftfahrer sehr aufregen würde, käme bei einer Gesellschaft kaum in Betracht. Damit sei beim Eintreten eines kapitalkräftigen Unternehmens auch eine ruhigere Auffassung der gegebenen Verhältnisse und sicherere Beurteilung der zu entscheidenden Rechtsfragen gegeben. Man kann dieser Auffassung, soweit es sich um kleinere Schäden handelt, unbedenklich zustimmen. Bei größeren Schäden jedoch wird auch eine Versicherungsgesellschaft sich kaum eher als ein Unversicherter zur Zahlung bereit erklären.

Die Einführung einer ZV. liegt auch im Interesse der Kraftfahrer selbst, insofern, als dann die unzuverlässigen Elemente, die das Ansehen des Automobilismus schädigen, ausgeschaltet werden.[22]) Die unvorsichtigen Fahrer müßten sich entweder den Forderungen der Versicherer unterwerfen oder aus dem Verkehr ausscheiden, denn diese Kraftfahrer werden wohl keine Versicherungsgesellschaft finden die bereit ist, mit ihnen einen Haftpflichtversicherungsvertrag abzuschließen.[23])

Aus einem weiteren Grunde könnten die Kraftfahrer die Einführung einer ZV. befürworten. Jeder von ihnen kann einmal von anderen Kraftfahrern geschädigt werden. In diesem Falle genießt er selbst die Vorteile einer allgemeinen Versicherung,[24]) da der Schaden nun von der Gemeinschaft der Versicherten getragen wird.[25]) Die ZV. trägt so dazu bei, daß die großen volksgesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Verluste unter Schonung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Einzelnen ausgeglichen werden. Der Verletzte und der Ersatzpflichtige tragen den Schaden nicht endgültig.[26])

Auch liegt die Einführung im Interesse der Öffentlichkeit.[27]) Die Allgemeinheit muß um so häufiger zu dem Ersatz der Schäden herangezogen werden, als die Ansprüche gegen unbemittelte Schädiger nicht durchgesetzt werden können.[28]) Staat, Gemeinden und die Bevölkerungskreise, die die Mittel für die Sozialversicherungen aufbringen,[29]) werden häufig dann in Anspruch genommen, wenn keine Versicherung für den Schaden eintritt.[30])

So läßt sich zusammenfassend sagen: Eine zwangsweise Versicherung aller Kraftfahrer liegt nicht nur im Interesse des Geschädigten, sondern dient ebenso dem Wohle des Versicherungsnehmers wie der Allgemeinheit.

---

22) Stiefel, Eisenbahn und Verkehr, S. 28; Isaac, Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer 1930, S. 865.
23) Große S. 19. Ausgangspunkt ist hier, daß kein Annahmezwang besteht, s. u. S. 45.
24) Mazé S. 341.
25) Ullrich Bericht S. 9; Peyer S. 24.
26) Bericht S. 1.
27) Lintz NZfV. 1935, S. 849.
28) Große S. 16.
29) Wohlfahrt, Invaliden-, Hinterbliebenenrenten, Krankenhilfe.
30) Lintz, NZfV. 1935, S. 849; Große S. 17.

§ 3 Muß bei Einführung einer Zwangshaftpflichtversicherung die für den Kraftfahrer bestehende Gefährdungshaftung fallen?

Im Hinblick auf eine ZV. wurde betont, daß mit ihrer Einführung die Gefährdungshaftung beseitigt werden müsse,[1]) denn eine Verbindung von Gefährdungshaftung und Versicherungszwang würde Wirkungen zeigen, die über die Absichten des Gesetzgebers hinaus die Berücksichtigung haftungsbefreiender Momente kaum jemals zulassen würden.[2]) Hierbei ging man davon aus, daß die Rechtsprechung an die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers an sich schon hohe Anforderungen stellt. Stehe aber hinter dem Halter eine wirtschaftlich gesicherte Gesellschaft, so werde das Bestreben, den Opfern der Verkehrsunfälle Ersatz zu verschaffen, dazu führen, die Anforderungen an die Sorgfaltspflicht, soweit diese im Rahmen der Gefährdungshaftung des § 7 KFG. von Bedeutung ist, noch zu steigern.[3]) Da die Gefährdungshaftung also eine große Zahl von Versicherungsfällen nach sich ziehe, sei die Folge dieser großen Schadensbelastung eine untragbare Erhöhung der Prämien.[4])

I. Die Gefährdungshaftung nach § 7 KFG.

Nach einer kurzen Darstellung der für den Halter eines Kraftfahrzeugs bestehenden Gefährdungshaftung soll untersucht werden, ob diese durch eine Haftung für Verschulden ersetzt werden müßte, insbesondere mit Rücksicht auf die Einführung einer ZV.

Gemäß § 7 KFG. haftet der Halter für die bei dem Betriebe des Fahrzeugs entstandenen Schäden, sofern sie nicht durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurden, das weder auf einem Fehler des Fahrzeugs, noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Das Verhalten des Geschädigten, eines Dritten oder eines Tieres, gilt jedoch nur dann als unabwendbares Ereignis, wenn sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat, § 7 Abs. II KFG. Es handelt sich also bis auf einen Fehler des Fahrzeugs oder ein Versagen seiner Verrichtungen um eine gemilderte Gefährdungshaftung mit einer Angleichung an die Verschuldenshaftung.[5]) Die Gefährdungshaftung besteht nur in der Haftung für Fehler und Versagen des Fahrzeugs, für eigene und des Führers Handlungen, sowie in der Umkehrung der Beweislast.[6])

Hier ist allerdings festzustellen, daß die Gerichte bei der Auslegung des Begriffs der nach den Umständen des Falles gebotenen Sorgfalt, so hohe Anforderungen an die Sorgfaltspflicht stellen, daß man trotz der Formulierung des Gesetzes in der Praxis von einer gemilderten Gefährdungshaftung des Halters nicht mehr sprechen kann.[7])

---

1) Noël, Berliner Lokalanzeiger v. 17. Juli 1936.
2) Grau, Die öffentl. Versicherung, S. 214.
3) Grau S. 214
4) Möhring NZfV. 1935, S. 839 und 932; BuschZandtner, NZfV. 1936, S. 17; Homann, NZfV. 1935, S. 1137; Grau S. 214.
5) Enneccerus-Lehmann § 246, S. 789.
6) Enneccerus-Lehmann § 246, Anm. 1.
7) Vgl. Schadensersatzpflicht des Kraftfahrzeughalters in NZfV. 1936, S. 1242; Müller § 7.

II. Die Berechtigung der Gefährdungshaftung.

Ist diese Haftung nun nicht mehr berechtigt,[8]) ist das Prinzip der Gefährdungshaftung reformbedürftig?[9])

Rechtshistorische Erwägungen

Unser heutiges Recht geht auf das römische und deutsche Recht zurück.[10]) Sowohl im ältesten römischen Recht, wie in den germanischen Volksrechten war eine zivile Haftung ohne Verschulden vorherrschend.[11]) In seiner späteren Entwicklung ging das römische Recht von der Verursachungshaftung ab, und im entwickelten römischen Privatrecht ist im allgemeinen eine Haftung nur bei Verschulden gegeben. Mit der Rezeption des römischen Rechts wurde auch bei uns die Verschuldenshaftung zum Grundsatz erhoben[12]) und bis heute beibehalten, aber die Ausnahmen werden immer zahlreicher.[13]) Die Tendenz der Rechtsentwicklung geht anscheinend dahin, daß unter grundsätzlicher Beibehaltung des Culpa-Prinzips für all die Umstände, die als besonders gefahrdrohend gelten, das alte Verursachungsprinzip wieder eingeführt wird.[14]) Ein grundsätzliches Bedenken aus rechtshistorischen Erwägungen oder heutiger Auffassung gegen die Anerkennung der Gefährdungshaftung an sich besteht somit nicht.

Die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugs als typische Voraussetzung

Gegen eine Sonderhaftung des Kraftfahrzeughalters kann also ein Bedenken nur geltend gemacht werden, wenn man sagen könnte, die eigentliche Voraussetzung der Gefährdungshaftung — die Gefährlichkeit des Fahrzeugs, die diese Haftung rechtfertige — fehle, bezw. sei heute nicht mehr gegeben.[15])

Alle technischen Verbesserungen wie Vierradbremse, Rückspiegel, Winker, Scheibenwischer, elektrische Beleuchtung, automatisches Schlußlicht, griffigere Reifen, können einem schnellfahrenden Fahrzeug seine in seiner Eigenschaft als Fahrzeug eben begründete Gefährlichkeit für Dritte nicht nehmen. Die hohe Geschwindigkeit birgt zu viele Gefahren in sich, die auch durch die vollkommensten Verbesserungen nicht völlig beseitigt werden können. Die Gefährlichkeit eines Kraftfahrzeugs wird durch die häufigen Unfälle bewiesen, mag auch das Verschulden des Fahrers oft mitursächlich sein. Ein unvorsichtiger Fußgänger oder Radfahrer vermöchte auch wohl selten solche Schäden anzurichten, wie sie bei Autounfällen vorkommen. Das Kraftfahr-

---

8) So: Lechner NZfV. 1935, S. 614; Möhring NZfV. 1936, S. 909; Homann NZfV. 1935, S. 964; Noël, Berliner Lokalanzeiger v. 17. Juli 193; Trendel DAR. 1935, v. 15. 7.; Kühfuß NZfV. 1936, S. 911.

9) So: Akademie für Deutsches Recht NZfV. 1935, S. 307. Vgl. zu dieser Frage Fischer Theodor, Dr. Amtsgerichtsrat: Probleme der Verkehrsgerichtsbarkeit, in Deutsches Recht, v. 15. November 1937, S. 438 ff.

10) Meyer, Herbert, Recht und Volkstum, Weimar 1933, S. 7.

11) Schötzau, „Wer Schaden tut, soll Schaden bessern". Feith S. 2/3; vgl. meine Ausführungen in DAR. 15. Juni 1937; Jannot 1937 S. 22 spricht von dem germanischen Rechtsgrundsatz der Verursachungshaftung.

12) Feith S. 5.

13) Z. B. § 25 des preuß. Gesetzes von 1838 über die Eisenbahnunternehmungen, §§ 1, 2 des Reichshaftpflichtgesetzes von 1871, die Arbeiterunfallversicherung von 1884, hier schließt nicht einmal Selbstverschulden die Haftung aus. KFG. § 7, LVG. §§ 19 ff.; §456 HGB.; Preuß. Berggesetz von 1864, § 148; BGB. §§ 833, 834, 701; Postgesetz §§ 6 ff.; vgl. Schötzau S. 3 ff.; Feith S. 8; Enneccerus-Nipperdey § 199; Staudinger, Vorbem. II 3 zu § 823 BGB.

14) Feith S. 5; Schötzau S. 4. Vgl. auch Stoll, Die Lehre von den Leistungsstörungen.

15) So z. B. Scheibler DAR. v. 15. 7. 1935; Möhring NZfV. 1936, S. 909.

zeug ist auch heute noch gefährlich.[16]) In Frankreich wird bei der Erörterung der Haftung des Kraftfahrers sogar allgemein von „le risque automobile" gesprochen, und Kraftfahrzeuge werden als überaus gefährlich bezeichnet.[17])

Die Rechtsprechung in der Schweiz, in Frankreich und in Deutschland

Es spricht somit kein Grund gegen eine verschärfte Haftung. Im Gegenteil zeigt das Beispiel fast aller Staaten, daß für Kraftfahrer stets eine Sonderhaftung besteht, die entweder gesetzlich festgelegt oder von der Rechtsprechung entwickelt wurde. Im allgemeinen ist diese Haftung der Kraftfahrer ähnlich der, wie sie sie bei uns durch Gesetz und Rechtsprechung eingeführt wurde.[18]) Dies kommt z. B. in der Rechtsprechung der Schweizer Gerichte bis zur Einführung des Motorfahrzeuggesetzes vom 15. 3. 1932 und in der heutigen Rechtsprechung der französischen Gerichte klar zum Ausdruck.

Ursprünglich haftete in der Schweiz der Kraftfahrer nach den allgemeinen Vorschriften des Zivilrechts (Art. 41 ff. OR.) d. h. nur für Verschulden.[19]) Aber die Rechtsprechung war überaus streng, sowohl in der Annahme eines Verschuldens als auch bezüglich der Verantwortlichkeit des Dienstherrn für den von ihm angestellten Fahrer.[20]) Man kam so zu einer versteckten Anwendung des Gefährdungsprinzips.[21]) Die Einführung der Gefährdungshaftung durch das MFG.[22]), nach dem eine Haftung des Kraftfahrers bis zur höheren Gewalt besteht, ist in Wirklichkeit keine Neuerung, sondern nur eine gesetzliche Festlegung der bis dahin geübten Rechtsprechung.[23])

In Frankreich, das bis heute noch kein Sondergesetz für den Kraftfahrer hat, ist die Rechtsprechung im Laufe der Jahre von der Verschuldenshaftung über vermutetes Verschulden zur vermuteten Haftpflicht übergegangen.[24]) Dort ist heute die Haftung ohne Sondergesetz sogar strenger als bei uns, wie die von mir angeführten Entscheidungen zeigen.[25])

Die Rechtsprechung in diesen Nachbarländern zeigt, daß trotz einer Verschuldenshaftung die Gerichte die ihnen offenbar billig scheinenden Ergebnisse auf anderem Wege zu erreichen suchen. Dies würde auch bei uns die Folge der Einführung einer Verschuldenshaftung sein. Sei es, daß die Gerichte mit Hilfe des prima-facie-Beweises die Schadensersatzpflicht des

---

16) Ebenso: Egeler NZfV. 1935, S. 388 und S. 932; Lintz NZfV. 1935, S. 909; Heyn NZfV. 1936, S. 1219; verweist auch auf Gerlach und Dr. Möller; Große S. 30; Würdinger, Bericht S. 30.

17) Schérer S. 7; Chouvy S. 5, S. 97; Cassin S. 1, S. 144; Ganne S. 1.

18) Goberville S. 16; Schüller S. 358.
So ist nach dem österreichischen Gesetz eine Erfolgshaftung gegeben. Ebenso haftet der Kraftfahrer in der Tschechoslowakei, ähnlich in Ungarn, Italien und Dänemark (vgl. Hanel, Assekuranz-Jahrbuch S. 231—39; Loup S. 203 ff.) sowie in Schweden (Jannot 1937 S. 22), Norwegen und Finland (Goberville S. 16).

19) Hanel S. 234; Peyer S. 3/4.

20) Renfer NZfV. 1936, S. 959; Hanel S. 235.

21) Peyer S. 4.

22) Näheres bei Renfer NZfV. 1936, S. 959.

23) Perraud-Charmantier in Auto-Garage v. 1. Sept. 1932, in seinem Bericht über eine Unterredung mit Herrn Wohnlich, dem Generalsekretär des schweizerischen Touring-Klubs.

24) Vermutete Haftpflicht bedeutet, daß den Kraftfahrer nur der Nachweis der höheren Gewalt oder einer fremden, unvorhersehbaren und unabwendbaren Ursache des Unfalls von seiner Ersatzpflicht befreit. Vgl. meine Ausführungen in: DAR. v. 15. 6. 1937 und Hanel S. 235 ff.

25) Z. B. Unfall durch einen vom Reifen fortgeschleuderten Stein oder Knochen. Vgl. DAR. v. 15. 6. 1937.

Kraftfahrers begründeten, indem sie den Nachweis des Kausalzusammenhanges, bezw. des Verschuldens nach dem Beweis des ersten Anscheins für erbracht hielten,[26]) oder daß sie höhere Anforderungen an die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers stellten und leichter sein Verschulden bejahten.[27])

Wir kommen somit zu dem Ergebnis, daß eine Beseitigung der Gefährdungshaftung auf die Dauer bestimmt keinen Erfolg hätte; denn es besteht eine praktische Notwendigkeit und ein soziales Bedürfnis nach einer Sonderhaftung der Kraftfahrer. Der in § 7 KFG. niedergelegte Haftungsmaßstab muß somit bestehen bleiben.[28]) Es sei auch auf die Erörterungen des „Istituto Internationale di Roma per l'unificazione del diritto privato" verwiesen, das sich ebenfalls für eine Sonderhaftung ausspricht.[29])

Notwendigkeit der Beibehaltung d. Gefährdungshaftung im Hinblick auf eine ZV.

Da gegen eine Gefährdungshaftung aus allgemeinen Erwägungen nichts geltend gemacht werden kann, ist auf die Frage einzugehen, ob diese Haftung im Hinblick auf die Einführung einer ZV. beseitigt werden müßte. Die Befürworter dieser Regelung stützen sich, wie schon gesagt, hauptsächlich darauf, daß die Gefährdungshaftung die Ursache für eine zu große Schadensbelastung sei. Dies Argument hat aber nur insofern Berechtigung, als die Gefährdungshaftung im Vergleich zur Verschuldenshaftung mehr Ansprüche zur Folge hat, zwar nicht praktisch, wohl aber begrifflich. Selbst bei Einführung einer Verschuldenshaftung träte auf die Dauer keine Änderung in der Rechtsprechung ein. Hieraus ergibt sich, daß nicht in der Gefährdungshaftung, sondern in der Einstellung der Gerichte in der Frage des Mitverschuldens des Geschädigten und der Auslegung des Sorgfaltbegriffs der Grund für die häufigen Ansprüche zu sehen ist.[30]) Man darf sich somit von einer Änderung der Gefährdungs- in eine Verschuldenshaftung nicht zu viel versprechen.[31]) Damit ist auch der speziell gegen die Verbindung von Gefährdungshaftung und Versicherungszwang geltend gemachte Grund, die Rechtsprechung steigere noch im Falle einer Gefährdungshaftung die Anforderungen, die sie heute an die Sorgfaltspflicht stelle, widerlegt. Besteht eine Verschuldenshaftung, so wird, wie gezeigt, auf Umwegen erreicht, daß der Geschädigte einen Ersatzanspruch erhält. Dieses Bestreben der Gerichte wird bei bestehender Versicherung vielleicht noch gesteigert, hat aber nicht seinen Grund in dem Umfang der Haftung des Kraftfahrers.

Hieraus ergibt sich, daß weder die Gefährdungshaftung aufgegeben werden muß, noch ZV. und Gefährdungshaftung Gegensätze sind.[32])

---

26) Wird doch schon heute behauptet, daß die Rechtsprechung auf dem Umweg über den prima-facie-Beweis das Verschuldensprinzip bei den unerlaubten Handlungen verlassen und durch das Veranlassungsprinzip ersetzt habe (Feith S. 8 mit weiterer Literatur). Diese Entwicklung zeigt sich z. B. in England, wo über den prima-facie-Beweis die Haftung des Automobilisten zu einer Gefährdungshaftung ausgebaut wurde (Hanel S. 238). Jannot 1937 (S. 14) behauptet allerdings, daß in Großbritannien eine Gefährdungshaftung nicht bestünde. Eine Nachprüfung der engl. Rechtsprechung war nicht möglich.

27) Grau S. 214; Graner NZfV. 1935, S. 593. Lahtz S. 236.

28) DAR. v. 15. 6. 1937. Peterßen JW 38, S. 32.

29) Jannot, Vergleichende Darstellung S. 4; Ullrich Bericht, Anmerkung zu S. 6.

30) Arnold, NZfV. 1936, S. 935; Graner NZfV. 1935, S. 593.

31) Ebenso: Ullrich Bericht S. 16; Egeler NZfV. 1935, S. 932; Hänel NZfV. 1936, S. 957; Vogel NZfV. 1936, S. 214 ff.

32) Würdinger (S. 60) und Gerlach (NZfV. 1936, S. 1220) weisen sogar auf den Gegensatz zwischen ZV. und Verschuldenshaftung hin.

§ 4 Die gegen die Einführung der Zwangshaftpflichtversicherung erhobenen Einwände

Wie wir bisher gezeigt haben, sprechen gewichtige Gründe für die Einführung der ZV. In folgendem soll zu den gegen sie erhobenen Einwänden Stellung genommen werden. Es wird versucht, diese zu widerlegen bezw. durch besondere Durchführungsbestimmungen zu beseitigen.

I. Der Kraftfahrer als Objekt des Versicherungszwanges.

Man macht gegen die Einführung einer ZV. geltend:

Warum soll nur für den Kraftfahrer eine Pflichtversicherung eingeführt werden und nicht für den Luxustierhalter, die Eisen- und Straßenbahn, obwohl auch für diese eine Gefährdungshaftung besteht.[1]) Hiergegen kann man zunächst anführen, daß Betriebe wie Eisen- und Straßenbahnen meist solvent sind, die ZV. wird aber hauptsächlich vorgeschlagen, um die Verkehrsopfer wirtschaftlich für die durch insolvente Kraftfahrer hervorgerufenen Verluste zu entschädigen. Bei den Betrieben der Eisen- und Straßenbahn besteht daher kein Bedürfnis für ihre Einführung. Die Sachlage ist bei dem Tierhalter zwar insofern anders, als dieser ebenso wie ein Kraftfahrzeughalter zahlungsunfähig sein kann. Allein die durch ein Luxustier angerichteten Schäden sind im Verhältnis zu den durch Kraftfahrzeuge verursachten Schäden selten und erreichen kaum deren Umfang, so daß sich aus diesem Grunde eine besondere zwangsweise Versicherung erübrigt. Die Sonderstellung der Kraftfahrer ist daher durchaus gerechtfertigt.

II. Untragbare Belastung durch Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen.

Die zur Durchführung der ZV. notwendigen umfassenden Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen durch die Polizei verursachten so hohe Verwaltungskosten[2]), so wird ausgeführt, daß das Reich wenigstens zur Zeit nicht damit belastet werden könne.[3]) Richtig ist, daß Kontrollmaßnahmen zur Nachprüfung, ob für die in Verkehr befindlichen Fahrzeuge eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen ist, notwendig sind. Der Fahrer hätte den Nachweis durch Vorlegen einer von der Versicherungsgesellschaft ausgestellten Bescheinigung, einen „Versicherungsausweis" zu erbringen.[4])

Diese Kontrolle würde aber entgegen der Meinung des Reichsausschusses keine fühlbare Mehrbelastung verursachen, denn sie könnte mit den auch heute stattfindenden Führerschein-, Wagen- und Wagenpapierkontrollen verbunden werden. Außerdem ist auf die motorisierte SS hinzuweisen, sowie auf die motorisierte Gendarmerie und die motorisierten Verkehrsbereitschaf-

---

1) Ullrich Bericht S. 4; Köln. Ztg. v. 7. 3. 37.

2) Perraud-Charmantier in Auto Garage v. 2. 6. 1936; vgl. Stiefel, Eisenbahn und Verkehr S. 29; Ullrich, Köln. Ztg. v. 7. 3. 37.

3) Ullrich Bericht S. 4.

4) Der Gesetzesvorschlag der AfDR lautet:
Der Nachweis über das Bestehen einer gemäß § 1 abgeschlossenen Haftpflichtversicherung ist sowohl der Zulassungsbehörde als auch den zuständigen Polizeiorganen gegenüber durch einen „Versicherungsausweis" jederzeit zu erbringen. s. Anhang.

Ullrich Bericht S. 13, S. 28: „Halter und Führer eines Kraftfahrzeugs müssen einen „Versicherungsausweis" auf allen Fahrten bei sich führen und auf Verlangen jederzeit vorzeigen."

ten der Schutzpolizei, die die Kraftfahrzeuge ohnehin zu überwachen haben und die Kontrolle des Versicherungsausweises mit übernehmen könnten.[5])

III. Unzureichender Erfolg der Zwangshaftpflichtversicherung im Hinblick auf Unzuverlässige, die sich dem Zwang zu entziehen suchen.

Es wird eingewendet, trotz der Überwachung sei der Erfolg der ZV. nicht ausreichend, da Unzuverlässige versuchen würden, auch ohne Versicherung am Verkehr teilzunehmen.[6]) Daß es hier und da einmal jemandem gelingen wird, sich dem Zwange zu entziehen,[7]) wird sich kaum ganz vermeiden lassen. Aber hiermit ist nichts gegen die Einrichtung als solche gesagt. Es kommt auch heute schon einmal vor, daß jemand mit einem unversteuerten und nicht zugelassenen Fahrzeug am öffentlichen Verkehr teilnimmt.[8]) Hieraus hat aber noch niemand die Folgerung gezogen, jede Zulassung sei überflüssig. Zudem sind die Bestimmungen so zu treffen, daß ohne Versicherung kein Fahrzeug am Verkehr teilnehmen kann. Jedenfalls wären für solche Fälle erhebliche Strafen festzusetzen.

IV. In zahlreichen Fällen unzureichender Schutz des Geschädigten.

Man sagt schließlich, eine obligatorische Versicherung verfehle häufig ihren Zweck, denn trotz einer Haftpflichtversicherung wären viele Fälle denkbar, in denen der Geschädigte nichts erhielte.[9]) Jede Möglichkeit, die die Entschädigung des Dritten verhindern könne, schwäche aber das mit der ZV. angestrebte Ergebnis.[10])

Dieser Einwand ist nicht unberechtigt. Nach der heute für die freiwillige Haftpflichtversicherung bestehenden Regelung sind, wie weiter unten gezeigt wird, viele Fälle denkbar, in denen ein geschädigter Dritter trotz abgeschlossenen Versicherungsvertrages keine Entschädigung erhält.[11])

Die umfassende ZV.

Dieser Einwand ließe sich in vollem Umfange entkräften, wenn man den Versicherern die Verpflichtung auferlegte, jeden durch ein Kraftfahrzeug verursachten Schaden zu ersetzen. Dieser Lösung stehen jedoch Bedenken entgegen. Eine derartige Versicherung, die jeden Unfall deckte, liefe in der Wirkung auf eine Unfallversicherung hinaus, die zugunsten aller Verkehrsteilnehmer abgeschlossen wäre, deren Kosten aber allein die Kraftfahrer zu tragen hätten.[12])

Diese Belastung ist ungerecht. Wenn man schon dem sozialen Gedanken zugunsten der Allgemeinheit Rechnung tragen will und den Verkehrsopfern einen Ersatz des erlittenen Schadens zubilligt, so muß man doch fragen, ob die Verwirklichung dieses Ziels auch dem allein belasteten Teil, dem Kraftfahrer zugemutet werden kann.[13]) Dieser müßte bei einer Ver-

5) Die Verkehrsordnung vom 13. 11. 1937 wurde eingeleitet durch Einrichtung der motorisierten Gendamerie. Es folgte die Einführung der motorisierten Verkehrsbereitschaften der Schutzpolizei. Köln. Ztg. vom 17. November 1937, Nr. 583.

6) Bericht S. 7.

7) Ullrich Bericht S. 4; Köln. Ztg. v. 7. 3. 37; Bericht S. 3.

8) Ullrich Bericht S. 3.

9) Perraud-Charmantier in Auto Garage v. 2. 6. 1936. de Riedmatten S. 1666; Chouvy S. 23 Nr. 28; Mazé S. 341; Ullrich Bericht S. 5; Köln. Ztg. v. 7. 3. 37.

10) Chouvy S. 23 Nr. 37.

11) Auf eine Nichtigkeit des Vertrages soll hier nicht eingegangen werden.

12) Ullrich Bericht S. 4; Köln. Ztg. v. 7. 3. 37; Würdinger S. 60.

13) Würdinger S. 60; Würdinger Vortrag S. 12/13.
Auch der Ausschuß der Akademie für Deutsches Recht lehnt ein Umbiegen

sicherung, die jeden haftpflichtigen Schadensfall deckt, mit einer wesentlichen Erhöhung der Prämien rechnen.[14]) Werden die bisher ausgeschlossenen Fälle mit erfaßt, so ist diese Folge nicht zu umgehen.[15])

Mit der umfassenden ZV. würden überhaupt die Voraussetzungen der Kalkulation und des gesunden Aufbaus der Versicherung geändert.[16]) Eine Versicherung ist ein wirtschaftliches Unternehmen, das nur bestimmte Risiken tragen kann, es muß besonders hohe Risiken ausschließen, um die Höhe der Prämien erträglich zu gestalten.[17]) Wir sehen somit, daß aus Billigkeitsgründen eine Lösung unserer Frage, möglichst jeden haftpflichtigen Schadensfall zu decken, nicht durch eine umfassende ZV. erfolgen kann.[18])

Die im Umfang beschränkte ZV. und die wichtigsten Fälle, in denen der Geschädigte nichts erhält

Prüfen wir die Frage, welche Gründe, die die Haftung der Versicherungsgesellschaft ausschließen, bei einer ZV. bestehen bleiben müssen, so ist nicht nur von den Interessen des Geschädigten auszugehen, sondern auch die Belange des Versicherers, bezw. das Kraftfahrers, der die Prämien aufbringen muß, sind zu berücksichtigen. Erst eine Abwägung der Interessen aller Beteiligten vermag darüber Aufschluß zu geben, in welchem Umfang eine ZV. wirksam werden müßte.

Es sollen kurz die wesentlichsten im VVG. und den allgemeinen Versicherungsbedingungen enthaltenen Ausschlüsse der Haftung dargestellt werden.

Fehlender Führerschein und Trunkenheit

Der Versicherungsschutz wird nur dann gewährt, wenn der berechtigte Führer des Kraftfahrzeugs bei Eintritt des Schadens den zur Führung des Fahrzeugs vorgeschriebenen Führerschein hat, oder der Vn. dies entschuldbarer Weise annehmen konnte.[19]) Der Vn. als Fahrer genießt keinen Schutz, wenn er selbst keinen Führerschein hat.[20])

Über den Fall der Trunkenheit ist nur bei einigen Versicherern eine Bestimmung getroffen.[21]) Bei diesen wird für den trunkenen Führer der Schutz

---

der Haftpflichtversicherung in eine Unfallversicherung gegen Schäden durch den Kraftverkehr, allein auf Kosten der Kraftfahrer, entschieden ab. Ullrich Bericht S. 11.

14) Perraud-Charmantier in: l'Observateur vom 3. 1. 35, S. 283; L'Argus vom 14. 1. 34; Auto Garage vom 18. 1. 34; und vom 9. 3. 36, Recueil Juridique vom März 1934; Auto Garage vom 2. 6. 36 und vom 1. 9. 32.
de Riedmatten S. 1669; Abley in L'Argus vom 12. 2. 33; Gafner S. 25; Cassin S. 21; Chouvy S. 37 Nr. 79; siehe L'Argus vom 4. 12. 32, sowie den ausführlichen Aufsatz von Perraud-Charmantier in L'Assureur Conseil vom Sept. 1933.

15) Eine Prämienerhöhung wäre schon mit Rücksicht auf die Kraftverkehrswirtschaft untragbar. Ullrich Bericht S. 4.

16) Würdinger S. 60.

17) NZfV. 1936, S. 723.

18) Letztlich stünde die mit einer so umfassenden Versicherung verbundene erhebliche Prämienerhöhung in schärfstem Gegensatz zu der von der Reichsregierung gewünschten Motorisierung. Ein beachtliches Ansteigen der fixen Kosten würde viele Fahrer, die einen Wagen nicht unbedingt benötigen, vom Kauf abhalten, also verkehrshemmend wirken. Ein weiteres, allerdings nicht ausschlaggebendes rechtliches Bedenken gegen eine Erhöhung der Prämien ist in dem allgemeinen Verbot der Preiserhöhungen zu sehen. (Preisstopverordnung).

19) Zur Auslegung dieser Bestimmung vgl. NZfV. 1935, S. 455.

20) AVB. § 3 Abs. 2.

21) z. B. Öffentlichen und Kasseler Anstalten.
§ 3 der Öffentlichen lautet: Trunkenheit des Führers verwirkt für diesen den Versicherungsschutz, falls Halter und Führer die gleiche Person sind, auch den Schutz des Halters. Der Versicherungsschutz für den Halter entfällt ferner, wenn er nicht nachweist, daß er von der Trunkenheit des Führers keine Kenntnis hatte.

versagt. Der für den Halter bestehende Versicherungsschutz entfällt nur dann, wenn er den erkennbar trunkenen Führer steuern ließ.[22])

In beiden Fällen handelt es sich um ein besonders erhöhtes Risiko, das die Gesellschaften bei gleicher Prämie nicht übernehmen wollen. Wenn der zum Führen des Kraftfahrzeugs berechtigende Führerschein vorliegt, so spricht immerhin eine Vermutung dafür, daß der Betreffende mit dem Fahrzeug umzugehen weiß. Wer aber keinen Führerschein hat, wird auch meist nicht die notwendige Kenntnis und Übung haben, sei es auch nur, weil er eben mangels Führerschein nicht oft Gelegenheit hat, seine Kenntnisse anzuwenden. Die Erhöhung des Risikos, die mit dem Einschluß der Haftung für Trunkenheit verbunden ist, erklärt sich daraus, daß ein trunkener Fahrer erfahrungsgemäß weniger Hemmungen hat.

Bei einer Abwägung der Interessen der Beteiligten ergibt sich, daß bei Einführung einer ZV. für diese Risikoerhöhungen nicht gehaftet wird. Dem Interesse des Geschädigten auf Schadloshaltung steht hier das überwiegende Interesse der Kraftfahrer gegenüber. Es wäre unbillig, die Gesamtheit der Kraftfahrer für gewissenlose Elemente, die sich ohne Führerschein in den Verkehr mischen bezw. trotz Alkoholgenusses ein Fahrzeug steuern und so bewußt Leben und Gesundheit der Mitmenschen aufs Spiel setzen, einstehen zu lassen. Diese Ausschlüsse müssen also weiter möglich bleiben. Ob die Versicherer dieses Risiko nicht doch freiwillig übernehmen, ist eine Frage des freien Wettbewerbs. Wesentlich ist nur, daß die vorgeschriebenen Risiken bei Einführung einer ZV. nicht zu einer unbilligen Prämienerhöhung führen.

Außerdem sind nach den Versicherungsbedingungen ausgeschlossen Schäden, die entstanden sind: Aufruhr, bürgerliche Unruhen, Kriegsereignisse, Verfügungen von hoher Hand, Rennen und ähnliche Veranstaltungen

a) mittelbar oder unmittelbar durch Aufruhr, bürgerliche Unruhen, Kriegsereignisse, Verfügungen von hoher Hand und Erdbeben,[23])

b) bei Beteiligung an Rennen, sowie anderen Fahrtveranstaltungen, bei denen es auf die Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt, sowie bei den dazu gehörigen Trainingsfahrten.[24])

Den Ausschluß gewisser katastrophenartiger Elementarereignisse haben die Vr. fast aller Länder in ihre Bedingungen aufgenommen.[25]) Soweit überhaupt der Halter für den Schaden bei solchen Ereignissen haftbar gemacht werden kann, ist in ihnen ein Ausnahmezustand zu erblicken, deren Folgen mit der typischen Autogefahr nicht in Zusammenhang gebracht werden können. Es kann nicht Aufgabe einer Haftpflichtversicherung sein, generell

---

22) Vgl. Schötzau S. 54.
Auch in der Tschechoslowakei sind Schäden, die vom Vn. in Trunkenheit verursacht wurden, ausgeschlossen. In Norwegen, Schweden und Dänemark wird keine Deckung gewährt, wenn das Fahrzeug vom Vn. oder in seiner Gegenwart oder mit seinem Wissen von einem anderen in berauschtem Zustande gelenkt wird.
In Italien sind sowohl für den Vn. wie für den Führer Schäden durch Trunkenheit des bezahlten Fahrers ausdrücklich ausgeschlossen.
In Frankreich sind durch Trunkenheit des Fahrers verursachte Schäden eingeschlossen, es sei denn, daß dieser der Vn. ist oder eine Person, der der Wagen unentgeltlich überlassen wurde. Schötzau S. 54.

23) AVB. § 3 Abs. 3a.

24) AVB. § 3 Abs. 3b.

25) Stiefel, Kraftfahrzeugversicherung S. 70.
Es handelt sich hierbei nur um den Ausschluß des Schadens, der innerhalb des normalen natürlichen Verlaufs der bezeichneten Ereignisse liegt. Es muß sich um typische Aufruhr-, Kriegs- usw. Schäden handeln.

gegen Schäden, die in Elementarereignissen begründet sind, Schutz zu gewähren. Dies wäre im Ergebnis eine Unfallversicherung zugunsten der Geschädigten. Werden diese Fälle eingeschlossen, so ist damit die Übernahme neuer Risiken verbunden. Die hierdurch bedingte Prämienerhöhung ist aber für den Kraftfahrer unbillig. Sein überwiegendes Interesse verlangt den Ausschluß.[26])

Die Haftung für Schäden bei Rennen würde das Risiko ungewöhnlich steigern, denn der Teilnehmer versucht ein Ziel mit höchst möglicher Geschwindigkeit unter Nichtachtung der Gefahren zu erreichen.[27]) Es besteht kein Bedürfnis, die Haftung für Unfälle bei Rennen oder Fahrtveranstaltungen einzuschließen. Wer hieran teilnehmen will, muß eine Sonderversicherung abschließen. Da auf diese Weise der Dritte geschützt werden kann, ein Einschluß dieser Fälle in die ZV. nicht als notwendig erscheint, kann das Interesse des Dritten gegenüber dem des Kraftfahrers an der Prämienhöhe nicht mehr in Betracht kommen.

Erhöhung des Risikos

Ferner ist ein Haftungsausschluß durch die Erhöhung des Risikos möglich.[28]) Eine solche Gefahrerhöhung ist jede gewollte nachträgliche Veränderung der im Versicherungsvertrag bestimmten Gefahrumstände, wenn durch sie die Wahrscheinlichkeit, daß der Versicherungsfall eintritt, objektiv erhöht wird.[29])

Die von der Versicherungsgesellschaft übernommenen Risiken bilden die Grundlage der Prämienhöhe. Werden jetzt im Interesse Dritter unvorhergesehene Risiken eingeschlossen, so ist damit notwendig eine Prämienerhöhung verbunden. Da die Leistungsfreiheit der Gesellschaft auch nur bei Verschulden des Vns. eintritt, diese Fälle sich aber durch Strafbestimmungen auf ein Mindestmaß beschränken lassen, führt eine Abwägung der Interessen Dritter und der Kraftfahrer zur Beibehaltung dieses Ausschlußgrundes. Eine verschuldete objektiv erhebliche nachträgliche Gefahrerhöhung führt somit zur Leistungsfreiheit des Versicherers.

Ansprüche von Personen, die in enger Beziehung zum Vn. bezw. Führer stehen. Ansprüche des Vns. gegen mitversicherte Personen

Außerdem sind nach den meisten Bedingungen von der Versicherung ausgeschlossen:[30])

---

26) Die genannten Fälle, wie Aufruhr, bürgerliche Unruhen, haben außerdem im heutigen Reich ihre frühere Bedeutung verloren.

Eine Verfügung von hoher Hand in diesem Sinne ist nur eine solche mit Ausnahmecharakter. Diese Klausel kann bei Maßregeln militärischer Befehlshaber bedeutsam werden. Meist wird damit auch eine Haftung des Staates für entstandene Schäden gegeben sein.

Sollen die durch Kriegsereignisse entstandenen Schäden nicht vom Betroffenen getragen werden, so muß die Allgemeinheit dafür aufkommen und nicht nur die Kraftfahrer.

27) Stiefel, Kraftfahrzeugversicherung S. 72/73.

28) Näheres: von der Hagen, Hermann: Der Begriff der Gefahrerhöhung nach § 23 VVG. Köln 1934, S. 16 ff. Besser, Herbert, Die nachträgliche Gefahrerhöhung im Versicherungsrecht 1934, S. 24 ff.

29) Bruck § 23 Anm. 5 und 7; Besser S. 24.

Eine Gefahrerhöhung mit Leistungsfreiheiit ist nicht, wie Stiefel (Kraftfahrzeugversicherung S. 186) meint, das Anbringen eines Seitenwagens. Für diesen wird von den Gesellschaften kein Prämienzuschlag erhoben. Dies beweist, daß die Versicherer selbst in der Anbringung keine erhebliche Gefahrerhöhung erblicken, die eine Leistungsfreiheit nach sich ziehen müßte. Gleiches gilt für den Anhänger eines Personenkraftwagens.

30) Auf den Fall des Ausschlusses der Haftpflichtansprüche, soweit sie auf Grund Vertrages oder besonderer Zusage über den Umfang der gesetzlichen Haftpflicht hinausgehen, braucht nicht näher eingegangen zu werden. Es kann keinesfalls Aufgabe einer ZV. sein, für die Entschädigung über das Gesetz hinausgehender Ansprüche zu sorgen. Sind durch die bestehenden Gesetze irgend-

Haftpflichtansprüche von Angehörigen des Vns., wenn sie sich beim Eintritt des Schadens in dem Kraftfahrzeug selbst befanden.[31])

Ansprüche von Angehörigen des Vns., der gesetzlichen Vertreter und von Vorstandsmitgliedern gegen Mitversicherte.[32])

Ansprüche von Angehörigen des Lenkers gegen diesen.[33])

Ansprüche des Vns. gegen mitversicherte Personen.[34])

Nach den Verbandsbedingungen sind auch die Ansprüche der gesetzlichen Vertreter der juristischen Personen und Gesellschaften ausgeschlossen.[35])

Bei diesen Ansprüchen handelt es sich hauptsächlich um solche von und gegen Personen, die, wenn auch nicht direkt in verwandtschaftlicher, so doch in naher Beziehung zueinander stehen. Bei diesen ist die Gefahr einer gefärbten Darstellung im Interesse des Geschädigten, die Gefahr der Kollusion groß.[36]) Ein Vn., der einen Unfall verursacht und hierbei einen Angehörigen schädigt, wird seine Schuld wahrscheinlich im Interesse des Verletzten nicht bestreiten. Gleiches gilt, wenn der mitversicherte Chauffeur einen Angehörigen des Vns. oder diesen selbst verletzt. Ein Einschluß dieser Fälle enthält ein im Verhältnis zur bestehenden Regelung erhöhtes Risiko, das die Gesellschaften bei gleichen Prämien nicht übernehmen können. Hieraus ergibt sich, daß diese Fälle nicht der ZV. zu unterstellen sind. Andererseits ist auch das Interesse der genannten Personen an einem Einschluß nicht so stark, denn es handelt sich zum Teil um Insassen, die also bewußt die Gefahr auf sich nehmen. Den Vn. braucht man nicht gegen die Gefahren seines eigenen Fahrzeugs oder Handlungen des von ihm angestellten Fahrers zu schützen.

Verletzung von Obliegenheiten

Ferner kann ein Anspruchsverlust dadurch entstehen, daß der Vn. seine ihm der Gesellschaft gegenüber obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Eine Bestimmung über Rechtsverlust entsprechend § 6 Abs. 2 VVG. ist in allen deutschen Bedingungen enthalten.[37]) Diese Bestimmung lautet in den AVB.:

Wird eine Obliegenheit verletzt, die nach Eintritt des Versicherungsfalles der Gesellschaft gegenüber zu erfüllen ist, so ist die Gesellschaft von der Verpflichtung zur Leistung frei, es sei denn, daß die Verletzung dieser Pflichten weder auf Vorsatz noch auf grober Fahrlässigkeit beruht.[38])

Wer nun diese Verpflichtungen zu erfüllen hat, ist nach den verschiedenen Bedingungen nicht immer klar zu ersehen. Gemäß § 4 AVB.[39]) ist „auch" der Vn. für die Erfüllung der Obliegenheiten verantwortlich. Da

---

welche Unbilligkeiten gegeben, so muß das Gesetz geändert, nicht aber die ZV. auf vertragliche Ansprüche ausgedehnt werden.

31) AVB. § 10 II 3; Schötzau S. 55. Als Angehörige gelten: Ehegatten, Eltern, Schwieger- und Großeltern, Kinder, Schwiegerkinder und Enkel, Adoptiv-, Pflege- und Stiefeltern und Kinder, Geschwister, deren Ehegatten und Kinder, sowie Geschwister des Ehegatten.

32) Z. B. Kraft, Eisen und Stahl, Kasseler.

33) Verband, Kraft, Eisen und Stahl. Schötzau S. 56.

34) Verband, Öffentliche. Vgl. AVB. § 10 II 2.

35) § 10 II 3 AVB.
Unter „gesetzliche Vertreter der Gesellschaften" sind sinngemäß nur die geschäftsführenden Gesellschafter zu verstehen.
Stiefel, Kraftfahrzeugversicherung S. 168.

36) Stiefel, Kraftfahrzeugversicherung S. 168/69.

37) Schötzau S. 84.

38) § 6 AVB.; Stiefel, Kraftfahrzeugversicherung S. 126.

39) Ebenso Kraft § 7; Öffentliche § 6.

aber die für den Vn. geltenden Vorschriften auch auf andere, die einen Anspruch erheben, Anwendung finden,[40]) hat auch der persönlich haftbar gemachte Führer des Fahrzeugs dieselben Obliegenheiten zu erfüllen.[41]) Es muß für eine ZV. bestimmt werden, daß alle Obliegenheiten, deren Verletzung einen Ausschluß der Haftung bedingt, nicht notwendig von dem Vn. oder einer bestimmten Person erfüllt werden müssen, sollte dies zur Herbeiführung der mit der Erfüllung bezweckten Wirkung nicht erforderlich sein. Es ist z. B. nicht einzusehen, weshalb die Erfüllung der nach dem Eintritt des Versicherungsfalles bestehenden Anzeigepflicht[42]) oder der Pflicht, für die Abwendung weiteren Schadens Sorge zu tragen,[43]) durch dritte Personen, insbesondere den Geschädigten selbst, nicht genügen soll.[44]) Die Gesellschaft hat nur ein Interesse an der tatsächlichen Erfüllung der Obliegenheiten, um die in einer Verletzung liegenden wahrscheinlichen Erhöhungen des Risikos auszuschließen. Es kann ihr nur darauf ankommen, einmal von dem Versicherungsfall Kenntnis zu erlangen, um den Sachverhalt aufklären und eine Verschleierung verhindern zu können, und zum andern, daß die Schadensminderung tatsächlich vorgenommen wird.[45]) Es verstieße jedenfalls gegen Treu und Glauben, wenn sich der Versicherer darauf berufen wollte, daß nur bestimmte Personen den mit den Obliegenheiten bezweckten Erfolg herbeiführen dürften.[46]) Einige Versicherer[47]) machen die Einschränkung, daß trotz Verletzung einer Obliegenheit kein Rechtsverlust eintritt, wenn der Versicherer nachweislich keinen Schaden erlitten hat.[48]) Diese Bestimmung muß für eine ZV. übernommen werden, denn hier wird die Haftung der Gesellschaft nur bejaht, wenn die Verletzung der Obliegenheit keine Erhöhung der Gefahr mit sich bringt. Dem Interesse der Dritten an einer Haftung für diesen Fall steht kein berechtigtes Interesse entgegen. Die genannte Regelung ist daher für alle Haftpflichtversicherungsverträge vorzuschreiben. Es sei noch erwähnt, daß nur eine grobfahrlässige oder vorsätzliche Verletzung der Obliegenheiten zum Rechtsverlust führt.[49])

Nun können nicht alle Obliegenheiten, die nach dem Versicherungsfall zu erfüllen sind, von Dritten wahrgenommen werden. So z. B. kann die in § 34 VVG. geforderte Wissenserklärung nur vom Vn. abgegeben werden, und die grobfahrlässige Verletzung der hier ausgesprochenen Auskunftspflicht kann zum Rechtsverlust führen. Jedoch werden in Zukunft die Fälle, in denen nur der Vn. in der Lage ist, die Obliegenheiten zu erfüllen, keine große Gefahr mehr für den Geschädigten bedeuten. Werden seine Ansprüche nicht erfüllt, so ist mit einer Entziehung des Führerscheins zu rechnen.[50]) Weiter könnte die Erfüllung der Obliegenheiten durch Strafandrohungen gesichert werden.

Das Interesse des Geschädigten kann auf diesem Wege weitgehend be-

---

40) § 4 Abs. 2 AVB.
41) Schötzau S. 85.
42) §§ 33, 92, 153 VVG.
43) § 62 VVG.
44) Der Reichsausschuß der AfDR. sieht sogar eine selbständige Anzeigepflicht des Geschädigten vor. Ullrich-Bericht S. 21.
45) Bruck § 6 Anm. 6; Bruck S. 285; Schötzau S. 86.
46) Goltermann JW. 1937, S. 445; Bruck § 6 Anm. 6.
47) Kraft, Eisen und Stahl; vgl. Schötzau S. 84.
48) Wie einige Entscheidungen zeigen, hat das Fehlen dieser Bestimmung öfter eine Leistungsfreiheit des Versicherers zur Folge gehabt. Schötzau S. 84.
49) § 6 Abs. 2 VVG.; § 6 AVB.
50) Vgl. den Erlaß des Reichs- und Preuß. Verkehrsministers vom 15. 7. 1936, s. oben S. 17.

rücksichtigt werden. Sollten aber dennoch nach Eintritt des Versicherungsfalles Obliegenheiten[51]) verletzt werden, so muß diese Verletzung wegen des überwiegenden Interesses der Kraftfahrer zur Leistungsfreiheit führen.[52])

Nichtzahlung der Erst- und Verzug mit der Folge-Prämie

Gemäß §§ 38, 39 VVG. entfällt bei Nichtzahlung der Prämien für die Versicherer die Pflicht, die Versicherungsleistung zu erbringen. Diese Fälle sollen kurz dargestellt werden und im Anschluß daran soll gezeigt werden, welche Änderungen im Interesse des Geschädigten vorzunehmen sind.

Die Leistungsfreiheit des Vrs. nach den §§ 38, 39 VVG.

Der Versicherer wird gemäß § 38 VVG. frei, wenn eine Prämienzahlung die vor oder beim Beginne der Versicherung zu erfolgen hat, nicht rechtzeitig bewirkt wird und der Versicherungsfall vor der Zahlung eintritt.[53]) Der materielle Beginn der Versicherung, d. h. der Zeitpunkt, von dem an der Vr. die Gefahr trägt,[54]) wird bis zur Bewirkung der ersten Prämie aufgeschoben. Schließt also ein Vn. einen Haftpflichtversicherungsvertrag ab und vereinbart eine Zahlung vor oder bei Beginn der materiellen Versicherung, so ist bei Nicht- oder nicht rechtzeitiger Zahlung kein Versicherungsschutz gegeben.[55])

Während gemäß § 38 VVG. der materielle Beginn der Versicherung hinausgeschoben wird, wird dieser zur Anwendung des § 39 VVG. vorausgesetzt. Es liegt also hier nicht nur ein Versicherungsvertrag, ein formeller Versicherungsbeginn vor, sondern der Vr. trägt auch bereits die Gefahr. Die Interessen des Vns. erfordern in diesem Falle eine stärkere Berücksichtigung.[56]) Aus diesem Grunde führt die unverschuldete Nichtzahlung einer Folgeprämie[57]) nicht zur Leistungsfreiheit,[58]) nicht einmal Verzug führt diesen Erfolg herbei. Jedoch ist der Vr. von seiner Leistung befreit, wenn trotz des Verzugs eine schriftlich gesetzte Zahlungsfrist von wenigstens zwei Wochen ergebnislos abläuft.[59]) Wenn auch die Voraussetzungen, die § 39 VVG. für die Leistungsfreiheit aufstellt, weitgehender sind als die des § 38 VVG., so ist doch nach beiden Bestimmungen nicht ausgeschlossen, daß der Geschädigte nichts erhält. Sollten die Prämien nicht oder nicht rechtzeitig eingehen, so können nach dem Grundgedanken der beiden Bestimmungen die Versicherungsunternehmen nicht zu Zahlungen herangezogen werden. Selbst bei einer zwangsweisen Haftpflichtversicherung kann nach dem Äquivalenzprinzip dem Vr. nicht zugemutet werden, vertragstreu zu bleiben, wenn der Vn. seine Leistungen nicht erbringt.

Aber gerade bei einer ZV., die insbesondere den großen Prozentsatz der heute noch nicht freiwillig versicherten Motorradfahrer erfassen wird, ist

---

51) Vgl. §§ 62, 93, 111, 33, 92, 153, 34, 12, 67, 118 VVG.

52) Es ist ferner zu beachten, daß der Vn. zur Wahrung seiner Rechte eine Frist einhalten muß. Der Anspruch gegen den Vr. muß spätestens 6 Monate nach schriftlicher Ablehnung der Leistung seitens des Versicherers gerichtlich geltend gemacht werden. § 12 Abs. 2 VVG.

53) § 38 VVG. knüpft an den Tatbestand an, daß der Vr. den Beginn seiner Gefahrtragung von der Entrichtung der ersten Prämie abhängig macht. Die objektive Tatsache der Nichtzahlung ist für die Leistungsfreiheit entscheidend. Bruck § 38, Anm. 5.

54) Bruck S. 230; Bruck § 38 Anm. 2.

55) Über die in der Praxis in Abweichung von § 38 VVG. oft angewandte Deckungszusage vgl. Böse, Rudolf: Die vorläufige Deckungszusage. Düsseldorf 1935.

56) Bruck S. 268.

57) So nennt man die nach § 39 VVG. zu leistende Zahlung.

58) Selbst wenn die Zahlung erst nach Eintritt des Versicherungsfalles erfolgt, bleibt die Leistungspflicht der Gesellschaft bestehen.

59) § 39 VVG. sogen. qualifizierter Verzug. Bruck § 39 Anm. 10; Bruck S. 268 ff.

keineswegs mit einer pünktlichen Zahlung zu rechnen.[60]) Somit würde in vielen Fällen der Vr. nicht zur Zahlung verpflichtet sein und die Geschädigten würden leer ausgehen. Es ist deshalb zu prüfen, ob nicht unter Wahrung der Interessen der Gesellschaften eine Änderung der bestehenden Regelung zum Schutze der Geschädigten getroffen werden kann.

Änderung der bestenden Regelung im Interesse des Geschädigten

In Zukunft muß die Zulassung eines Fahrzeugs, das der zwangsweisen Versicherung unterliegt, von dem Bestehen eines Versicherungsvertrages abhängig sein.[61]) Die Zulassungsbehörde läßt ein Fahrzeug nur zu, wenn ihr eine Bestätigung über eine abgeschlossene Haftpflichtversicherung vorgelegt wird.[62]) Um Fälschungen zu verhindern, muß die Gesellschaft eine Benachrichtigung an die Zulassungsbehörde schicken.

Der „Versicherungsausweis" als Erfordernis der Zulassung

Um die pünktliche Zahlung der Prämien sicherzustellen, hat der Vr. nur dann die zur Zulassung notwendige Bescheinigung, den „Versicherungsausweis" auszuhändigen, wenn die Zahlung, die vor oder bei dem Beginne der Versicherung zu erfolgen hat, geleistet ist. Aus Wettbewerbsgründen braucht man die Ausstellung und Aushändigung nicht notwendig von der Zahlung abhängig zu machen. Der Vr. ist jedoch im Interesse eines Geschädigten für den Schaden haftbar, falls er den „Versicherungsausweis" dem Vn. ohne Zahlung überläßt. Dies ist nicht unbillig; denn die Aushändigung des Ausweises ohne Zahlung beruht auf eigenem Entschluß der Gesellschaft. Die Hingabe des Versicherungsausweises, gleich, ob mit oder ohne Zahlung, bedeutet für die ZV. den materiellen Beginn der Versicherung. Auf diese Weise ist dem heute bestehenden Mangel in Bezug auf § 38 VVG. abgeholfen.[63]) Eine Nichtzahlung n a c h dem materiellen Beginn ist aber stets nach § 39 VVG. zu behandeln.

Was die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge anlangt,[64]) so muß den Haltern eine Frist zum Abschluß der Haftpflichtversicherung gestellt werden. Nach Ablauf dieser Frist muß entweder der „Versicherungsausweis" der Zulassungsbehörde vorgelegt werden, oder die Rücknahme der Zulassung ist anzuordnen.[65]) Die Haftung der Gesellschaft beginnt in diesen Fällen eben-

60) Ullrich Bericht S. 28.

61) Der Reichsausschuß der AfDR. hat folgende Fassung vorgeschlagen: Der Nachweis über das Bestehen einer gemäß § 1 abgeschlossenen Haftpflichtversicherung ist sowohl der Zulassungsbehörde als auch den zuständigen Polizeiorganen gegenüber durch einen Versicherungsausweis jederzeit zu erbringen. Der Versicherungsausweis ist auf allen Fahrten mitzuführen.

62) Ullrich Bericht S. 28.

63) In der Praxis wird häufig von der vorläufigen Deckungszusage Gebrauch gemacht (Bruck S. 172, S. 232; Böse, Die vorläufige Deckungszusage 1935).

Der Unterschied zwischen ihr und dem normalen Versicherungsvertrag liegt darin, daß die vorläufige Deckungszusage dem zeitlich begrenzten Schutze von der Antragstellung bis zum endgültigen Versicherungsvertrage dient. Will ein Halter sich versichern, so gewährt die Gesellschaft vorläufigen Schutz ohne Prämienzahlung. Es handelt sich aber um etwas Vorläufiges. Der Versicherungsschutz ist jederzeit aufhebbar.

Die Anwendung dieser Grundsätze ist bei einer ZV. abzulehnen, diese verlangt endgültige Abmachungen, da sich auch Behörden nach den Verträgen zu richten haben. Es kann also in Zukunft nur endgültige Haftpflichtversicherungsverträge geben, nach den oben angeführten Grundsätzen.

64) Der Ausschuß führt aus: Für den Übergang ist zu bestimmen, daß für die bereits zugelassenen Fahrzeuge der Nachweis über das Bestehen einer Versicherung innerhalb einer vom Reichsverkehrsminister festzusetzenden Frist der Zulassungsbehörde gegenüber zu erbringen ist, widrigenfalls die Zulassung zurückgenommen wird.

65) Die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge, deren Halter schon versichert sind, müssen die Versicherung ebenfalls durch Vorlage des „Versicherungsausweises" nachweisen.

falls mit der Aushändigung des „Versicherungsausweises" ohne Rücksicht auf eine erst später erfolgende Zahlung.

Übernahme der Regelung der Gesetze über die Beförderung von Personen zu Lande und über den Güterverkehr m. Kraftfahrzeugen

Im Falle des § 39 VVG. könnte man daran denken, die in den Gesetzen über die Beförderung von Personen zu Lande und über den Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen nebst Verordnungen vorgesehene Zusammenarbeit der Versicherungsgesellschaft mit der Polizei zu übernehmen.[66]) Es besteht hiernach für die Gesellschaften die Pflicht, die der Leistungsfreiheit vorausgehende, zur Inverzugsetzung notwendige, Bestimmung einer Zahlungsfrist[67]) der Zulassungsbehörde mitzuteilen.[68]) Dann hätte die Polizei meist Gelegenheit, vor Beginn der Leistungsfreiheit der Gesellschaft die Zulassung zurückzunehmen. Hierdurch wären weit weniger Fahrzeuge im Verkehr, deren Halter nicht unter Versicherungsschutz stehen.

Vorschlag des Reichsausschusses

Der Reichsausschuß wendet sich gegen die Anwendung dieser Grundsätze bei der Einführung einer Pflichtversicherung.[69]) Die heute bereits bestehende Regelung treffe nur etwa 3 % des gesamten Kraftverkehrs. Erfolge die Zusammenarbeit zwischen Polizei und Versicherungsgesellschaft bereits mit der gesetzlichen Anmahnung der Prämienrückstände, so führe dies zu einer untragbaren Mehrarbeit, besonders im Hinblick auf den hohen Prozentsatz der heute noch nicht freiwillig versicherten Motorradfahrer. Mit den bisherigen Kräften könne die Polizei diese Mehrarbeit nicht leisten. Viele würden die Prämie erst zahlen, wenn die Polizei zwecks Rücknahme der Zulassung erscheine. Dies zeigten die in Österreich gemachten Erfahrungen. Hierdurch dränge man auch die Polizeiorgane in die Stellung von Gehilfen der Gesellschaften. Das sei nicht angängig. Auch sprächen psychologische Gründe gegen eine Einschaltung der Polizei bereits bei Zahlungsverzug.

Daher empfiehlt der Ausschuß, die Zusammenarbeit zwischen Versicherungsunternehmen und Polizei darauf zu beschränken, daß die Versicherungsgesellschaften verpflichtet sind, der Zulassungsbehörde nur die Kündigung und die vorzeitige Beendigung des Versicherungsverhältnisses mitzuteilen.[70]) Bei der Bestimmung einer Zahlungsfrist hätte der Versicherer auf diese Meldepflicht und auf Strafvorschriften des Gesetzes besonders aufmerksam zu machen.

Auseinandersetzung mit den Einwänden des Reichsausschusses der Akademie für Deutsches Recht

Diese von dem Reichsausschuß vorgeschlagene Regelung stellt in keiner Weise eine Beschränkung der von ihm befürchteten Mehrarbeit dar. Um nicht auf eine Leistung in Anspruch genommen werden zu können, die nach der Auffassung des Reichsausschusses auch nach Ablauf der Zahlungsfrist zu erbringen wäre, würde der Vr. gleichzeitig mit der Fristsetzung den Versicherungsvertrag kündigen. Denn keine Versicherungsgesellschaft kannn es auf sich nehmen, einen Versicherungsvertrag ohne Gegenleistung bestehen

---

66) Vgl. Würdinger, Vortrag S. 24; Ullrich Bericht S. 18.

67) Bei der Erörterung des § 39 VVG. wurde schon darauf hingewiesen, daß Leistungsfreiheit nicht als Folge einfachen, sondern nur des qualifizierten Verzugs eintritt.

68) § 35 Durchführungs-VO. zum Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande.

Abs. 2: Versicherungen werden nur dann anerkannt, wenn sich das Versicherungsunternehmen der Genehmigungsbehörde gegenüber verpflichtet, ihr die Bestimmung einer Zahlungsfrist gegenüber dem Unternehmen nach § 39 VVG., die Kündigung und die vorzeitige Beendigung unverzüglich mitzuteilen.

Abs. 5: Die Genehmigung ist zurückzunehmen, sobald die in Abs. 2 bezeichnete Mitteilung bei der Genehmigungsbehörde eingeht.

69) Ullrich Bericht S. 19/20.

70) Ullrich Bericht S. 20.

zu lassen. Die Kündigung würde mit Fristablauf wirksam werden, § 39 Abs. 1 Satz 4 VVG. Gleichzeitig mit der Kündigung wird das Versicherungsunternehmen die Zulassungsbehörde verständigen, damit diese die Zulassung zurücknimmt. Hierzu ist die Versicherungsgesellschaft auch verpflichtet, wenn der Vertrag vorzeitig beendet wird. Die Polizei wird also bei sonst gleichen Voraussetzungen infolge der Kündigung des Versicherungsvertrags und nicht infolge des Verzugs mit der Prämienzahlung eingreifen. Bei der heute geltenden gesetzlichen Regelung verhindert der Vorschlag des Reichsausschusses somit in keiner Weise die befürchtete Mehrarbeit. Diese läßt sich aber auch nicht vermeiden.

Aus dieser Mehrarbeit ist kein Einwand gegen die ZV. zu erheben. Die so entstehenden Kosten brauchen nicht der Allgemeinheit oder der Gesamtheit der Kraftfahrer auferlegt zu werden. Man kann den jeweils Verantwortlichen mit den Kosten belasten. Zahlt z. B. ein Vn. seine Prämie nicht, so daß seitens der Gesellschaft eine Benachrichtigung an die Polizei erfolgen mußte, und wird diese zwecks Rücknahme der Zulassung tätig, so hat der Schuldner eine Verwaltungsgebühr zu entrichten. Damit die rückständigen Prämien schneller eingehen, müßte ihre Zahlung binnen 4 Tagen seit Absendung[71]) der Aufforderung und Nachweis der Zahlung bei der Zulassungsbehörde von der Verwaltungsgebühr befreien. Bis zu dieser Zeit wird auch meist noch kein Beamter in Tätigkeit getreten sein, da trotz der Fristsetzung und Zahlungsaufforderung die Leistungsfreiheit erst in 2 Wochen eintreten kann.[72])

Es ist richtig, daß trotz dieser Kostendrohung viele erst zahlen werden, wenn der Polizeibeamte zwecks Rücknahme der Zulassung erscheint. Aber damit drängt man die Polizeibeamten noch nicht in die Stellung von Gehilfen der Gesellschaften.

Die Polizei als Zulassungsbehörde hat dafür zu sorgen, daß kein Fahrzeug, dessen Halter ohne Versicherungsschutz ist, am öffentlichen Verkehr teilnimmt. Die Annahme der Prämie aber ist ausschließlich Angelegenheit der Versicherungsgesellschaft, während die Polizei lediglich auf die Gültigkeit des Versicherungsvertrages zu achten hat. Die psychologischen Gründe, die gegen eine Einschaltung der Polizei bei Zahlungsverzug sprechen, blieben auch bei der von der Akademie für Deutsches Recht vorgeschlagenen Regelung bestehen. Der einzige Unterschied zwischen dem Vorschlag des Reichsausschusses und der hier erörterten Regelung besteht nach geltendem Recht darin, daß in dem einen Falle eine Zahlungsfrist gesetzt, in dem anderen bei gleichen Voraussetzungen gekündigt wird. Es kann somit die in den Gesetzen über die Beförderung von Personen zu Lande usw. bestehende Regelung ohne Bedenken übernommen werden, da die notwendigen Mehrkosten auf den Verursacher abgewälzt werden.

Leistungsfreiheit der Vrs. bei einem Unfall, der sich zwischen Erlöschen des Versicherungsvertrages und Rücknahme der Zulassung ereignet

Diese Lösung verhindert noch nicht, daß zwischen dem Erlöschen des Versicherungsvertrages und der Rücknahme der Zulassung sich ein Haftpflicht auslösender Unfall ereignet. Nach geltendem Recht ist in diesen Fällen der Vr. nicht zu einer Leistung verpflichtet. Daher will der Reichsausschuß in diesen Fällen dem Geschädigten einen sebständigen Anspruch gegen die Gesellschaft auf Ersatz des Schadens geben, der ihm binnen 2 Wochen seit Vertragsende entstanden ist. Der Vr. soll also unabhängig von dem Ende

---

71) Aus Beweisgründen ist es nicht auf den Zugang der Mitteilung abzustellen.

72) § 39 Abs. 1 Satz 2 VVG.

des Versicherungsvertrages den Dritten entschädigen, da dieser sonst bei Zahlungsunfähigkeit des Schuldners leer ausgehen könnte.[73]) Vorschlag des Reichsausschusses

Dem so formulierten Vorschlag des Reichsausschusses kann nicht zugestimmt werden. Den Gesellschaften soll hier wiederum ein neues Risiko aufgebürdet werden. Trotz Beendigung des Vertrages wird eine Haftung begründet, ohne daß eine Prämienzahlung erfolgt. Es ist unmöglich, bei gleichbleibenden Prämien — und auf diese Notwendigkeit wird besonders hingewiesen — von den Versicherern erhöhte Leistungen zu verlangen. Ohne Gegenleistung kann ein Versicherungsunternehmen keinen Schutz gewähren.

Notwendig ist aber dafür zu sorgen, daß nach Vertragsende nicht Dritte geschädigt werden können, es muß daher eine Bestimmung getroffen werden, nach der die Versicherungsgesellschaften weiter haften. Man hat vorgeschlagen[74]) daß der Vn. neben der eigentlichen Prämie eine Kaution in Höhe von $^1/_4$ bis $^1/_2$ des Jahresbeitrags für Schadensfälle, die infolge Ablaufs des Versicherungsvertrags nicht gedeckt sind, zu leisten habe. So könne der Vr. auch über den Ablauf der Versicherung hinaus für die genannte Zeit Schutz gewähren. In dieser Frist könnte der Wagen aus dem Verkehr gezogen werden. Die Kaution des Vns.

Die Frage, wie Dritte trotz des abgelaufenen Versicherungsvertrags geschützt werden können, ist mittels der Kaution lösbar. Diese stellt für den Vr. für die Zeit nach Ablauf des Versicherungsvertrags die Gegenleistung für eine etwa zu erbringende Versicherungsleistung dar. Der Vr. kann also zahlen, wenn sich ein Haftpflicht auslösender Unfall ereignet. Der Geschädigte sieht sich somit nicht einem insolventen und unversicherten Kraftfahrer gegenüber. Die Weiterhaftung des Vrs. braucht aber nicht, solange wie vorgeschlagen, ausgedehnt zu werden. Die Entfernung des Wagens wird in allen Fällen in einem Monat gelingen. Verlangt man eine Monatsprämie als Kaution,[75]) so kann die Gesellschaft nach Ablauf des regulären Vertrags noch einen Monat Versicherungsschutz gewähren. Diese Kaution ist auch für den Vn. nicht zu hoch und ihr Verlust kann durch rechtzeitige Abmeldung des Fahrzeugs vermieden werden.

Da die Kaution nur im Interesse der Gesellschaften gegeben wird, kann man es diesen überlassen, im Einzelfall von ihr abzusehen, ohne daß dieser Verzicht jedoch die einmonatige Weiterhaftung beeinflußt.

In einzelnen Ländern, die die ZV. eingeführt haben, bestehen Vorschriften, die eine Weiterhaftung der Gesellschaft nach Ablauf des Vertrages festlegen. Diese Bestimmungen stellen es nicht auf den Zeitpunkt der Lei-

---

73) Der Reichsausschuß hat in Anlehnung an § 100 VVG. vorgeschlagen: „Bei einer Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter wirkt eine Kündigung, ein Rücktritt oder eine sonstige Tatsache, welche die Beendigung des Versicherungsverhältnisses zur Folge hat, gegenüber einem geschädigten Dritten erst mit dem Ablauf von 2 Wochen, nachdem die Beendigung der Zulassungsbehörde mitgeteilt ist."

In der Schweiz und Dänemark haftet der Vr. noch 14 Tage; in Luxemburg 10 Tage, in Schweden 30 Tage nach Mitteilung an die Behörde. In Österreich ist dagegen nur eine Anzeigepflicht, jedoch keine Weiterhaftung vorgesehen. Bauerreis S. 61 ff.

74) Große S. 35.

75) Das wären nach heutigem Prämientarif 20 % der Jahresprämie. Man muß diesen Betrag und nicht $^1/_{12}$ der Jahresprämie nehmen, da die Haftung des Vrs. nach Ablauf des alten Vertrags als ein neuer Einmonatsvertrag anzusehen ist. Dieser hat aber nicht die Wirkung eines normalen Versicherungsvertrages der Polizeibehörde gegenüber, er kann die während seiner Dauer stattfindende Rücknahme der Zulassung nicht verhindern.

stungsfreiheit, sondern auf die Mitteilung an die behördliche Stelle ab.[76]) Auch der Reichsausschuß hat eine gleiche Regelung vorgeschlagen.[77]) Diese ist aber nicht ausreichend.

Notwendige Änderung der vom Reichsausschuß vorgeschlagenen Formulierung

Erfolgt die Mitteilung mit Vertragsende oder später, so haftet nach der vom Reichsausschuß vorgeschlagenen Formulierung die Gesellschaft noch 14 Tage nach Vertragsende, bezw. nach der Mitteilung. Erfolgt diese aber vor Vertragsende, so wird der vorgesehene Zweck, — der Polizei 14 Tage Zeit zur Rücknahme der Zulassung unter Weiterhaftung der Gesellschaft zu geben — nicht erreicht.

Endigt z. B. ein Versicherungsvertrag am 1. IV., teilt die Gesellschaft diese Tatsache aber bereits am 15. III. der Zulassungsbehörde mit, so haftet der Vr. nach der Fassung des Reichsausschusses jedenfalls nicht über den Ablauf des Vertrags hinaus. Da der reguläre Versicherungsvertrag aber bis zum 1. IV. gültig ist, ist es unbillig, von dem Vn. zu verlangen, sein Fahrzeug vorher aus dem Verkehr zu nehmen.[78]) Die Polizei kann also erst vom 1. April an die Rücknahme der Zulassung durchführen. Da ein Fahrzeug aber nicht stets im Augenblick der Vertragsbeendigung erreicht werden kann, muß eine andere Fassung gewählt werden.

Die Bestimmung hat dahin zu erfolgen, daß der Vr. stets eine bestimmte Frist über die Beendigung des Versicherungsschutzes hinaus haftet. Erfolgt die Mitteilung an die Behörde aber erst nach der Beendigung des Schutzes, so ist diese Frist vom Zeitpunkt der Benachrichtigung an zu rechnen.

Auch erscheint die vom Reichsausschuß vorgeschlagene Zeit von zwei Wochen zu kurz. Die Polizei kann ein Fahrzeug nur an seinem Heimatort erreichen. Ist der Halter auf einer Reise, so ist es nicht möglich, jede deutsche Polizeibehörde zu benachrichtigen und die Rücknahme der Zulassung durchzuführen. Meist wird die Rückkehr abgewartet werden müssen. Eine Frist von einem Monat ist daher erforderlich. Damit ist allerdings nicht gesagt, daß die Behörden mit der Rücknahme der Zulassung warten dürfen. Sie haben auch jetzt für eine möglichst schnelle Entfernung des Fahrzeugs aus dem öffentlichen Verkehr zu sorgen.

---

76) Luxemburg: Großherzoglicher Beschluß vom 28. Oktober 1932 betr. Ausführungsreglement zum Gesetz vom 10. Juni 1932.

Art. 2 B 3 b: Die Versicherungspolice muß ausdrücklich und ohne irgendwelche Abänderungsmöglichkeiten bestimmen, daß jede Einstellung oder jedes Aufhören der Versicherung erst volle 10 Tage nach Empfang der vom Versicherer durch Einschreibebrief an den Generaldirektor der öffentlichen Arbeiten zu erstattenden Anzeige Dritten gegenüber wirksam ist.

Schweden: Schwedisches Gesetz über die Kraftfahrzeugversicherung vom 10. Mai 1929.

§ 18: Wenn ein für ein im Königreich zugelassenes Fahrzeug abgeschlossener Kraftfahrzeugversicherungsvertrag nach Kündigung oder in irgendeiner anderen Weise abläuft, so bleibt der Versicherer verpflichtet, dem Geschädigten für jeden Unfall Entschädigung zu leisten, der innerhalb von 30 Tagen von dem Augenblick ab gerechnet eintritt, in dem das Datum des Erlöschens des Vertrages derjenigen Behörde, in deren Registern das Fahrzeug geführt wurde, bekannt gemacht worden ist.

Schweiz: Gesetz vom 15. 3. 1932.

Art. 51: Der Versicherer ist verpflichtet, das Aussetzen oder Aufhören der Versicherung der kantonalen Behörde zu melden. Das Aussetzen oder Aufhören wird frühestens 14 Tage nach Eingang dieser Meldung rechtswirksam.

77) Vgl. oben Anm. 73.

78) Anders ist es bei einer Mitteilung gemäß § 39 VVG. Hier verdient der Halter keinen Schutz, da er seine Zahlungen nicht erbringt. Vgl. oben S. 33.

Auf diese Weise ist ein wirksamer Schutz des Dritten trotz Beendigung des Versicherungsschutzes gegeben.

Konkurs des Versicherers

Es muß auch verhindert werden, daß ein bei einem Kraftfahrzeugunfall Geschädigter durch Konkurs des Versicherungsunternehmens einen Nachteil erleidet.[79]) Diese Gewähr ist nach der heute für die freiwillige Haftpflichtversicherung geltenden Regelung nicht gegeben. Wohl ist bei einem nach Konkurseröffnung eintretenden Versicherungsfall die Entschädigungsforderung gemäß § 13 VVG. eine Masseschuld. Dagegen ist bei einem vor Konkurseröffnung liegenden Versicherungsfall der Entschädigungsanspruch gegen die Gesellschaft eine gewöhnliche Konkursforderung,[80]) d. h. der Geschädigte erhält in der Regel nur einen geringen Prozentsatz seines Schadens ersetzt. Hier muß im Interesse des Geschädigten eine andere Regelung erfolgen. Diese könnte in der Art getroffen werden, daß

Vorschläge zur Änderung der bestenden Regelung

Sonderkonto

die für Zahlungen und Rücklagen bei einer ZV. bestimmten Gelder in einem Sonderkonto zu führen wären und als zweckgebunden nicht vor Erledigung sämtlicher, aus der ZV. herrührenden Ansprüche zur Masse genommen werden dürften.

Rückversicherung evtl. Versicherungspool

Zur weiteren Sicherung könnte noch eine Rückversicherung vorgeschrieben werden. Die Ansprüche hieraus würden ebenfalls als zweckgebunden nicht zur Konkursmasse gehören, solange die Geschädigten keinen völligen Ersatz erlangt haben.[81])

Gegen diese Regelung kann auch von Seiten der Gesellschaftsgläubiger kein berechtigter Einwand geltend gemacht werden. Die Konkursgläubiger einer Versicherungsgesellschaft können nicht verlangen, daß die für die ZV. bestimmten Gelder und Rücklagen zur Befriedigung ihrer Forderungen verwandt werden.[82])

---

79) In England war bei Einführung der ZV. für den Fall des Konkurses einer Gesellschaft keine Regelung getroffen. Es wurden allerdings nur solche Gesellschaften zum Haftpflichtversicherungsgeschäft zugelassen, die eine Kaution von 15 000 Pfund deponiert hatten. Aber trotz dieser Kaution erlangten die Geschädigten in den nach Einführung der ZV. erfolgenden Konkursen von 5 Gesellschaften keine volle Entschädigung, da nach der Entscheidung der Gerichte die deponierte Summe zur Konkursmasse gehörte.

80) Warneyer Versicherungsvertragsgesetz, München 1932 § 13 Abs. 1 der Anm.; Bruck S. 715. Vgl. Thees, Deutsche Justiz v. 17. Juni 1938, S. 935/36.

81) An Stelle einer Rückversicherung könnte man gegebenenfalls auch einen Versicherungspool genügen lassen. Dieser liegt vor, „wenn zwei oder mehrere Versicherungsunternehmen bestimmte Versicherungsgeschäfte, die sie in eigenem Namen mit dem Versicherungsnehmer abschließen, zusammenwerfen und das Risiko für die eingebrachten Versicherungen auf die einzelnen Beteiligten verteilen."

Es haftet aber dem Vn. gegenüber jedes Poolmitglied allein, nur im Innenverhältnis ist eine Beteiligung der zum Pool zusammengeschlossenen Unternehmen gegeben. Dieser Anteil entspricht entweder einer anfänglich bestimmten Quote oder richtet sich nach den Prämieneinnahmen der einzelnen Mitglieder.

„Die Versicherungspoole ersetzen also gewissermaßen die normale Rückversicherung."

Näheres: Naegeli, Eduard Dr., Die Doppelgesellschaft. Albert Nauck u. Co. Zürich 1936, Bd. I, S. 154.

Die Versicherungsgesellschaften der Flugzeughalter haben sich bei uns ebenfalls zu einem Versicherungspool zusammengeschlossen.

82) Durch einen Konkurs des Vns. werden die Rechte des Dritten nicht geschmälert, § 157 VVG. (Bruck S. 702 ff.). Vor dem VVG. dagegen gehörte der Anspruch des Vns. gegen den Vr. zur Konkursmasse. Der Dritte erhielt lediglich als gewöhnlicher Konkursgläubiger die Konkursdividende (RGZ. 71, 363).

In England ist bestimmt: Wird über das Vermögen des Kraftfahrers der Konkurs eröffnet, so berührt dies seine Haftbarkeit, die von der Police gedeckt ist, in keiner Weise. Vgl. L'Argus vom 3. 3. 1935.

Schwarzfahrt

Es wird weiter der ZV. zum Vorwurf gemacht, der Geschädigte erhalte im Falle einer Schwarzfahrt oder eines Unfalls durch ein unerkannt gebliebenes Fahrzeug keine Entschädigung.[83])

Handelt es sich um eine vom Halter schuldhaft ermöglichte Schwarzfahrt, so haftet er selbst gemäß § 7 Abs. 3 KFG. Diese Haftung ist jedoch durch die Versicherung gedeckt. Da die Rechtsprechung aber in fast allen Fällen ein Verschulden des Halters bejaht,[84]) erhält der Dritte meist eine Entschädigung in den Grenzen des § 12 KFG.[85])

In den Fällen, in denen ein gesetzlicher Anspruch gegen den Halter nicht besteht, mag es für einen Geschädigten hart sein, einen insolventen Schwarzfahrer zum Schuldner zu haben. Andererseits wäre es unbillig, den Kraftfahrern diese Last aufzubürden. Es handelt sich stets um einen Schaden, der als Folge einer vorsätzlichen unerlaubten Handlung des Schwarzfahrers entstanden ist. Will man in diesem Fall Dritte entschädigen, so ist dies eine Wohlfahrtsmaßnahme, deren Kosten nicht nur einem Teil der Volksgenossen, den Kraftfahrern, auferlegt werden dürfen. Bei Einführung einer ZV. muß daher die Haftung für Schäden, die bei einer unverschuldeten Schwarzfahrt entstanden sind, ausgeschlossen bleiben.[86])

Veräußerung des Fahrzeugs

Wird das Fahrzeug veräußert, so ist trotz bestehenden Versicherungsvertrags der Übernehmer nicht versichert.[87]) Im Interesse Dritter muß aber eine Unterbrechung des Versicherungsschutzes verhindert werden.[88])

Wenn die Polizei von dem Übergange des Fahrzeugs auf einen neuen Halter keine Kenntnis erhält, so würde es möglich sein, daß dieser unversichert am öffentlichen Verkehr teilnähme. Doch dieser Mangel kann beseitigt werden, indem bei einer ZV. die §§ 69 ff. VVG. für anwendbar erklärt werden.[89]) Die Interessen der Gesellschaft werden gewahrt, da diese das Recht hat zu kündigen. Die Verpflichtung, die Veräußerung anzuzeigen,

---

83) Perraud-Charmantier in Auto Garage vom 2. 6. 1936; de Riedmatten, S. 1666; Chouvy S. 23 Nr. 38; Goberville S. 54; Mazé S. 341 ff.
Ullrich Bericht S. 5; Ullrich Köln. Ztg. vom 7. 3. 37.

84) Geigel S. 146; Müller S. 231; Stiefel JW. 1933, S. 813; JW. 1936, S. 1579.

85) Über eine weitergehende Haftung des Halters bei einer Schwarzfahrt aus § 823 BGB. s. RG. JW. 1932, S. 2014; Müller S. 234.

86) Selbst die Schweiz, die eine umfassende ZV. eingeführt hat, da sie alle Einreden aus dem Versicherungsvertrag, die eine Deckung des Schadens Dritter ungünstig zu beeinflussen imstande wären, untersagt hat, kennt nicht den Einschluß der unverschuldeten Schwarzfahrt. (Art. 50 und 55 des Ges. v. 1932). Das Gesetz spricht von „Strolchenfahrt".
Um aber in diesem Falle dem Dritten einen Ersatz zu gewähren, hat der Bund mit verschiedenen Gesellschaften für Strolchenfahrten einen Haftpflichtversicherungsvertrag geschlossen. Es werden allerdings keine Sachschäden ersetzt, auch werden die Leistungen nur nach den für die obligatorische Unfallversicherung (d. h. Sozialversicherung) geltenden Grundsätzen bestimmt. Vgl. die Konvention zwischen den Gesellschaften und dem Bund, in L'Argus vom 12. 2. 1933, S. 243.
Die Kosten dieser Versicherung bestreitet der Bund aus seinem Anteil am Benzinzoll. Jannot 1937, S. 20.

87) Dies liegt daran, daß nach h. L. die §§ 69, 70 VVG. auf diesen Fall nicht anwendbar sind. Ullrich Bericht S. 24; Schötzau S. 110; Prölß § 69. JW. 38 S. 52 mit Anm. Vgl. auch Thees, Deutsche Justiz v. 17. Juni 1938, S. 940.
Neuerdings wird gegen die h. L. geltend gemacht, die genannten Bestimmungen könnten auch heute schon unbedenklich auf die Übertragung des Fahrzeugs angewendet werden. Schötzau S. 110.

88) Ullrich Bericht S. 18; Jannott 1937, S. 47.

89) Man hat auch die Übernahme der in Österreich getroffenen Regelung vorgeschlagen. Nach dieser geht bei Veräußerung des Fahrzeugs der Haftpflichtversicherungsvertrag mit Rechten und Pflichten auf den Erwerber über. Beide Par-

muß man dem Käufer wie dem Verkäufer auferlegen. Jede Nichtbefolgung dieser Bestimmung ist unter Strafe zu stellen.

Unerkanntes Fahrzeug

In Schweden hat man alle Unfälle, die durch ein unerkanntes Fahrzeug verursacht werden, in die Versicherung eingeschlossen. Dort sind alle zur Kraftfahrzeugversicherung zugelassenen Versicherungsunternehmen zugunsten des Geschädigten solidarisch zur Zahlung verpflichtet, als ob sie selbst die Versicherer wären.[90]) Aber diese Regelung verleitet dazu, Unfälle vorzutäuschen. Da den durch ein unerkanntes Fahrzeug Geschädigten infolge des Fehlens von Zeugen meist kein Mitverschulden vorgeworfen werden kann, stellte man sie besser als die von einem erkannten Fahrzeug Geschädigten. Zudem würden diese noch verführt, den erkannten Täter nicht zu nennen. Daher kann bei einer ZV. die Haftung für diese Fälle nicht übernommen werden.

Nichtverwirklichung der Ansprüche trotz Versicherung

In diesem Zusammenhang ist noch zu erwähnen, daß selbst in den Fällen, in denen die Versicherungsgesellschaften für den Schaden einstehen müssen und der Vertrag vom Vn. ordnungsgemäß erfüllt wurde, nach den geltenden Bestimmungen der Geschädigte seinen Anspruch auf Schadensersatz nicht stets verwirklichen kann.

Einzelne Fälle

Nach heutiger Regelung besteht keine Pflicht des Vrs., die Entschädigung an den Dritten auszuzahlen. Jedoch hat die Gesellschaft gemäß § 156 VVG. das Recht, diese Auszahlung nach vorheriger Benachrichtigung des Vns. vorzunehmen.[91]) Erlangt dieser aber das Geld, so kann er es für sich verbrauchen oder andere Gläubiger damit befriedigen.[92])

Ist die Summe an den Vn. ausgezahlt und in sein Eigentum übergegangen, so kann das Geld auch von irgendwelchen seiner Gläubiger gepfändet werden.[93])

Verzichtet der Vn. nach Eintritt des Schadens auf seinen Anspruch gegen den Vr., so verliert damit die Forderung des Geschädigten meist jeden Wert. Hier ist allerdings zu berücksichtigen, daß eine derartige Vereinbarung zwischen Vr. und Vn. u. U. sittenwidrig ist.[94])

---

teien haben aber ein zeitlich befristetes Kündigungsrecht. Bauerreis S. 60; Lintz NZfV., 1935, S. 853.

Im Luftverkehrsrecht hat der Gesetzgeber eine „Verdinglichung" der Versicherung erstrebt, um auch im Falle der Übertragung des Fahrzeugs mit Halterwechsel eine Unterbrechung des Versicherungsschutzes zu verhindern, § 106 Luft. VO. Vgl. JW. 1933, S. 2015.

90) Gesetz über die Kraftfahrzeugversicherung vom 10. 5. 1929, § 21. Schüller S. 362.

Man sieht in dieser Belastung ein Korrelat für die Zulassung zum Kraftfahrzeughaftpflichtgeschäft. Goberville S. 54.

91) In Ausnahmefällen ist allerdings ein unmittelbarer Anspruch des Geschädigten gegen den Vr. angenommen worden. (JW. 1935 S. 849.) Voraussetzung dieses Anspruchs ist, daß der Vn. aus gewissen Gründen zur Durchsetzung des Anspruchs gegen den Vr. nicht imstande ist. JW. 1936 S. 2420, Jonas JW. 1937 S. 446.

92) Goltermann JW. 1937 S. 445, Ullrich Bericht S. 27.

93) Auf die Forderung des Vns. gegen den Vr. auf Gewährung von Versicherungsschutz haben dagegen dritte Gläubiger keine Zugriffsmöglichkeit. Eine Abtretung, Pfändung oder Verpfändung ist gemäß §§ 399 BGB. 851 ZPO. unzulässig. Goltermann JW. 1937 S. 444, Jannott Untersuchungen S. 3, Näheres über die Entwicklung der Rechtsprechung zu dieser Frage vgl. Lintz NZfV. 1935 S. 851 und 909.

Der Geschädigte selbst kann jedoch den Anspruch des Vns. gegen den Vr. pfänden und sich überweisen lassen.

94) Ullrich Bericht S. 27.

Auch durch einen Vergleich zwischen Vn. und Versicherungsunternehmen über die Entschädigungssumme kann der Geschädigte in seinen Rechten geschmälert werden.

Verzichtet der Vn. bei Abschluß des Vertrages oder später auf den Versicherungsschutz des Fahrers[95]) oder macht er dessen Rechte gegen den Vr. nicht geltend — denn die Ansprüche des Fahrers auf Versicherungsschutz können „ausschließlich" vom Vn. geltend gemacht werden —[96]), so verschlechtert sich die Stellung des Geschädigten. Haftet in diesen beiden Fällen der Halter nur nach dem KFG.,[96a]) so besteht der dem Geschädigten zugute kommende Versicherungsschutz auch nur im Umfange dieses Gesetzes. Für jede diesen Umfang übersteigende Forderung kann nur der Fahrer haftbar gemacht werden. Da dieser in den erwähnten Fällen den Vr. nicht in Anspruch nehmen kann, ist er regelmäßig nicht in der Lage, die gegen ihn gerichteten Schadensersatzansprüche zu erfüllen.

Möglichkeiten der Abhilfe

Da in allen diesen Fällen Dritte geschädigt werden können, ist die Regelung so zu treffen, daß bei einer zwangsweisen Versicherung dem Geschädigten der ihm zukommende Ersatz gesichert wird.

Unmittelbares Forderungsrecht d. Geschädigten:

Wenn der Dritte sich sofort an die Gesellschaft wenden könnte, so bedeutete dies für ihn eine Erleichterung zur Erreichung seiner Entschädigung. Ist die Ersatzpflicht der Gesellschaft festgestellt, so wäre damit die Verwirklichung des Schadensersatzanspruches gesichert. Der Kraftfahrer selbst wäre ganz ausgeschaltet. Eine Schädigung des Dritten wäre damit nicht mehr möglich. Auch wäre der Weg zur Erlangung der Entschädigungssumme verkürzt.[97])

gem. § 328 BGB

Faßt man den Versicherungsvertrag im Falle einer ZV. als zugunsten des Geschädigten abgeschlossen auf, so erhielte dieser damit ein unmittelbares Forderungsrecht auf Auszahlung der Schadenssumme gegen die Versicherungsgesellschaft.

Sollte eine zwangsweise Versicherung aller Kraftfahrzeughalter geschaffen werden, so läge sie zwar im Interesse des Geschädigten. Damit ist aber noch nicht gesagt, daß der jeweils auf Grund des gesetzlichen Zwanges ab-

---

95) Die Frage, ob der Halter eines Kraftfahrzeugs auf den Versicherungsschutz des mitversicherten Fahrers verzichten kann, ist streitig. Die Rechtsprechung erkennt einen solchen Verzicht grundsätzlich an. Vgl. RG. JW. 1937 S. 2648 mit Anm. von Prölß, Jonas JW. 1937 S. 446, Schötzau S. 130, Motor und Sport vom 19. XII. 1937 S. 34, weitere Literatur bei Prölß JW. 1937 S. 2650.

Fraglich erscheint, ob sich ev. aus dem Innenverhältnis zwischen Fahrer und Halter eine Verpflichtung ergibt, dem Fahrer Versicherungsschutz zu verschaffen. In diesem Fall würde wohl der Halter, um einem durch den Verzicht auf den Versicherungsschutz des Fahrers bedingten Schadensersatzanspruch zu entgehen, keinen Verzichtsvertrag über den Anspruch des mitversicherten Fahrers schließen. Man wird aber grundsätzlich eine Verpflichtung des Halters, dem Fahrer Versicherungsschutz zu gewähren, mag dieser nun angestellt sein oder nicht, nicht annehmen können. Vgl. Prölß JW. 1937, S. 2650, Jonas JW. 1937 S. 446.

Jannot 1937 (S. 42), weist darauf hin, daß das Reichsaufsichtsamt bei der Prüfung der Frage, „ob die nachträgliche Vereinbarung des Anschlusses der Mitversicherung der persönlichen Haftpflicht des Fahrers statthaft ist", strenge Anforderungen gestellt hat. Auch glaubt er, daß Verabredungen zwischen Vr. und Vn. zu Ungunsten des Geschädigten kaum vorkommen würden und sich auch keine Beschwerdefälle ergeben hätten. Demgegenüber weist Prölß darauf hin, daß ein einverständlicher Verzicht zwischen Vn. und Vr. über die Ansprüche des mitversicherten Kraftfahrzeugführers nicht selten ist. JW. 1937 S. 2089. Vgl. auch Thees, Deutsche Justitz v. 17. Juni 1938, S. 936.

96) AVB. § 4 Abs. 1.

96a) Soweit nicht eine weitergehende Haftung besteht, z. B. nach § 831 BGB.

97) Würdinger S. 61; Ullrich Bericht S. 22.

geschlossene Versicherungsvertrag den Geschädigten unmittelbar berechtigt. Der Vn. wird auch in diesem Falle in erster Linie daran denken, sich selbst zu schützen.[98]) Auch der Vr. wird den Geschädigten nicht unmittelbar berechtigen wollen.[99]) Somit bedingt die ZV. noch keine Änderung der Natur des Versicherungsvertrags,[100]) denn dem Dritten werden auch jetzt nicht mehr Rechte eingeräumt als bei einem freiwilligen Haftpflichtversicherungsvertrag. Er erhält insbesondere kein direktes Forderungsrecht gegen die Gesellschaft.[101])

kraft besonderer Bestimmung

Man könnte dem Geschädigten zu seinem Schutz ein unmittelbares Forderungsrecht auf Auszahlung der Schadenssumme gegen die Gesellschaft geben.[102]) Die so erreichte Sicherung könnte dem Zwecke der ZV. entsprechen.[103]) Die Schweiz hat in ihrem MFG. ein unmittelbares Forderungsrecht des Geschädigten eingeführt.[104]) In Frankreich ist dieses unmittelbare Forderungsrecht (action directe) seit 1926 auch ohne ZV. von den Gerichten anerkannt.[105])

Gegen diese Regelung lassen sich jedoch beachtliche Gründe anführen. Die Versicherungsgesellschaft würde in einem Prozeß Partei, in dem ihr jede eigene Sachkunde fehlt. Der Kraftfahrer, der die Aufklärung des Falles herbeiführen könnte, hätte kein Interesse mehr daran, seinerseits zur Klärung der Sachlage mitzuwirken.[106]) Damit wäre nicht nur die Sicherung der Beweise gefährdet, der Kraftfahrer wäre auch seelisch an dem Unfall unbeteiligt. Die Folge wäre also auch eine Entmoralisierung.[107]) Nach den jetzt geltenden Bestimmungen des Prozeßrechts könnte die Gesellschaft den Schädiger als Zeugen benennen. Wären die Aussagen für ihn und den Vr., etwa im Falle eines Verschuldens, belastend, so machte er von seinem Zeugnisverweigerungsrecht Gebrauch. Er würde aber aussagen, wenn er glaubt, dem Geschädigten ein Verschulden vorwerfen zu können.[108])

Möglicherweise würde das Gericht bei der Beurteilung der Haftbarkeit der Gesellschaft im Zweifel zu deren Ungunsten entscheiden, denn dem per-

98) Schötzau NZfV. 1935, S. 854.

99) Der Dritte soll nach dem Willen der Parteien höchstens als Leistungsstelle dienen. Darin liegt aber kein echter Vertrag zugunsten Dritter. RGRK. § 328, Anm. 1 Abs. 2.

100) Auch der Reichsausschuß erkennt an, daß der Versicherungsvertrag als solcher, der zwischen Vn. und Vr. besteht, durch die Einführung eines allgemeinen Zwanges nicht berührt werden darf. Nur müsse die Versicherung auf den Schutz des Geschädigten ausgerichtet werden, obgleich dieser mit dem Vertrage zwischen Vr. und Vn. nichts zu tun habe. Ullrich Bericht S. 18.

101) Goltermann will einen Vertrag zugunsten Dritter nicht annehmen, da der Berechtigte bei Abschluß des Vertrages zu unbestimmt sei. JW. 1937, S. 444. Dieser Grund trifft nicht zu. Richtig ist, daß der Berechtigte nicht unbestimmt sein darf. Es genügt jedoch, wenn seine Person bestimmbar ist (Soergel 1937, § 328, Anm. 5; Enneec.-Lehmann § 35; RGZ 106, 120). Hier ist der Dritte bestimmbar und zwar durch die Person des Vns. und die vorausgesetzte Tatsache eines Haftpflichtschadens. Näher bestimmbar ist der Berechtigte auch nicht in dem Fall, daß sich ein Verein verpflichtet, Personen, die gewisse Bedingungen erfüllen, auf ihr Verlangen aufzunehmen. RGZ. 106, 120.

102) Lintz NZfV. 1935, S. 909.

103) Goltermann JW. 1937, S. 444.

104) Peyer S. 82 ff.; Art. 49 Abs. 2 des Ges. vom 15. 3. 1932.

105) Perraud-Charmantier in L'Argus 1929, S. 1431 mit Literaturangabe und Hinweis auf die Ablehnung, die das unmittelbare Forderungsrecht (action directe) in der französischen Literatur erfahren hat. Vgl. z. B. L'Argus vom 31. März 1929 und La Semaine vom 14. November 1926, S. 759.

106) Hummel S. 79; Würdinger S. 61; Jannot 1937, S. 41.

107) Jannott 1937, S. 41; Hummel S. 79.

108) Würdinger S. 61.

sönlichen Interesse des Verletzten steht nur das rein geschäftliche Interesse des Vrs. gegenüber.[109]) Der Geschädigte wiederum würde, weil ihm eine Gesellschaft gegenübersteht, seine Forderungen eventuell überspannen.[110]) Wir sehen somit, daß ein unmittelbares Forderungsrecht des Geschädigten zu viele Nachteile in sich birgt, als daß seine Verwirklichung wünschenswert wäre.[111])

Pfandrecht an der Versicherungsforderung

Der Geschädigte kann dadurch gesichert werden, daß man ihm ein Pfandrecht an der Versicherungsforderung des Vns. einräumt.[112]) Der Vn. vermag nunmehr ohne Zustimmung des Geschädigten nicht zu dessen Ungunsten über sein Recht zu verfügen.

Ein Verzicht oder Vergleich würde die Rechte des Pfandgläubigers nicht schmälern. Das Pfandrecht des Geschädigten würde die gesamten Ansprüche der Vns. gegen die Gesellschaft umfassen. Da das Pfandrecht im Augenblick des schädigenden Ereignisses entsteht, geht es allen anderen Rechten vor.

Damit ist aber der Dritte noch nicht völlig geschützt. Das Pfandrecht an der Forderung des Vns. gegen die Gesellschaft umfaßt nicht ohne weiteres die Rechte der Mitversicherten gegen die Gesellschaft. Das Pfandrecht reicht somit nicht aus, Verfügungen des Vns. z. B. über die Ansprüche des mitversicherten Fahrers zu verhindern.

Bei der Fahrerversicherung handelt es sich um eine Versicherung für fremde Rechnung.[113]) Das Recht auf Versicherungsschutz entsteht nicht in der Person des Vns., sondern unmittelbar in der Person des Mitversicherten.[114]) Dieser ist Träger des Rechts.[115]) Die Tatsache, daß der Vn. „ausschließlich" zur Geltendmachung der Rechte des Mitversicherten befugt ist, ändert nichts an der rechtlichen Natur dieser Versicherung.

Hieraus ergibt sich, daß die Versicherungsforderungen als Bestandteile des Vermögens des Mitversicherten auch einer Vollstreckung in sein Vermögen unterliegen.[116]) Da eine analoge Anwendung des § 157 VVG. im Konkurse des Mitversicherten zweifelhaft erscheint, muß bestimmt werden, daß die Ansprüche des mitversicherten Haftpflichtigen ebenfalls von dem Pfandrecht erfaßt werden.

Infolge Fehlens des Pfandgegenstandes bieten die Fälle, in denen dem Vn. kein Anspruch auf die Versicherungsleistung zusteht, eine juristische Schwierigkeit.[117]) Wenn wir z. B. für den Fall der Nichtleistung der Kau-

---

109) Würdinger S. 61; Jannott 1937, S. 41/42.

110) Würdinger S. 61; Jannott 1937, S. 41/42.
Es soll nicht verkannt werden, daß die mit Anm. 107 u. 108 bezeichneten Gründe generell bei einer Versicherung gelten, also nicht speziell Fehler des unmittelbaren Forderungsrechts sind. Jeder weiß, daß beim Vorliegen eines Haftpflichtversicherungsvertrags wirtschaftlich die Gesellschaft und nicht der Beklagte der Gegner ist. Immerhin wird ein Auftreten der Gesellschaft als Partei diese Fehlerquelle noch verstärken.

111) Ebenso Jannott 1937, S. 41/42; Prölß JW. 1937, S. 2089. Thees S. 939.
Für die Schweiz wird allein der durch das unmittelbare Forderungsrecht hervorgerufene Prämienanstieg auf 10 % geschätzt.

112) Ein gesetzliches Pfandrecht kennt Österreich seit 1908; Schweiz 1908; Frankreich 1913; ähnlich Schweden 1927; Dänemark und Norwegen 1930; vgl. Bauerreis S. 66. Über Pfandrecht s. Thees, Deutsche Justiz 1938, S. 937.

113) §§ 74 ff. VVG.

114) Stiefel, Kraftfahrzeugversicherung S. 74.

115) JW. 1928 S. 1743.

116) Bruck § 75 Anm. 5.

117) Baurreis, S. 66; Hummel S. 79.

tion jeden Anspruch des Vns. ablehnen würden, so könnte ein Pfandrecht nicht entstehen. Will man aber im Interesse des Geschädigten dem Vr. in einem solchen Falle eine Leistungspflicht auferlegen, so könnte man die nicht bestehende Forderung des Vns. gegen den Vr. zugunsten des Geschädigten als bestehend annehmen. Das Pfandrecht würde dann diese fingierte Forderung ergreifen.[118])

Auf diese Weise könnten die Rechte des Geschädigten gegen die Versicherten gesichert werden, und ohne Willen des Verletzten wäre eine Vereitelung seines Anspruchs nicht möglich.[119])

Zweckgebundenheit der Forderung gegen den Vr.

Verneint man das Bedürfnis nach einem besonderen Pfandrecht des Verletzten, so könnte auch mit einem Ausbau der in § 156 VVG. ausgedrück-

---

118) In der Schweiz kannte man ein Pfandrecht an nicht bestehenden Forderungen. Einreden, die dem Vn. gegenüber bestanden, können dem Geschädigten nicht entgegengehalten werden (Peyer S. 74 ff.).

Der Reichsausschuß der Akademie für Deutsches Recht ist folgenden Weg gegangen:

Besteht die Forderung ohne Mangel, so ist für den Geschädigten ein Pfandrecht an der Entschädigungsforderung vorgeschlagen worden. In den Fällen, in denen der Vr. wegen des Verhaltens des Vns. von seiner Verpflichtung frei ist, wird dem Geschädigten ei nneigenes selbständiges Recht aus einem Legalschuldverhältnis gegeben, sodaß die Verpflichtung des Vrs. zur Leistung, dem Geschädigten gegenüber gleichwohl besteht. Insbesondere im Hinblick auf die Beendigung des Vertrages durch Kündigung und Rücktritt ist dem Geschädigten diese Stellung eingeräumt worden. Dem Vr. ist für diese Fälle ein Rückgriff gegen den Vn. gegeben. Ullrich Bericht S. 20, 21, 26.

119) Trotz der Bestimmung des § 1282 BGB., nach der ein Pfandrecht an einer Forderung praktisch zum unmittelbaren Forderungsrecht werden kann (das unmittelbare Einzugsrecht des Pfandgläubigers enthält auch das Recht zur Klage), tritt diese Folge nach der Rechtsprechung bei der Haftpflichtversicherung nicht ein.

„Der Pfandgläubiger (Geschädigte) rückt in die Rechtsstellung des Pfandschuldners (versicherter Kraftfahrzeughalter) ein, d. h. er hat bei der Geltendmachung der verpfändeten Forderung die gleiche Rechtsstellung wie sie vorher der Pfandschuldner hatte. Die verpfändete Forderung (Versicherungsanspruch) weist in der Hand des Pfandgläubigers dieselben Vorzüge und Mängel auf, die ihr auch in der Hand des Pfandschuldners anhafteten. Der Versicherungsanspruch des Halters gegen den Versicherer ist mit der in der Haftpflichtversicherung selbstverständlichen Abrede belastet, daß der Vn. nicht berechtigt ist, ohne vorherige Zustimmung der Gesellschaft einen Anspruch ganz oder z. Teil anzuerkennen oder zu befriedigen, und verpflichtet ist, dem Vr. die Prozeßführung zu überlassen. Daraus ergibt sich, daß die Frage, ob der Kraftfahrzeughalter dem Verletzten schadenersatzpflichtig ist, zunächst zwischen diesen beiden Personen entschieden werden muß. Dies gilt auch dann, wenn der Geschädigte den ihm kraft Gesetzes verpfändeten Versicherungsanspruch nach § 1282 BGB. gegen den Vr. einziehen will." (Vgl. auch RGZ. Bd. 141, S. 188/89 und S. 414.)

„Auch unter Berücksichtigung des § 154 VVG. gelangt man zu dem gleichen Ergebnis. § 154 bestimmt, daß die Versicherungsgesellschaft die Entschädigung binnen 2 Wochen zu leisten habe, nachdem der Verletzte befriedigt oder sein Anspruch durch Urteil, Anerkenntnis oder Vergleich festgestellt worden sei. Der „Versicherungsanspruch" ist also erst fällig, nachdem die Schadenersatzpflicht des Halters zwischen ihm und dem Verletzten — und zwar wieder unter der im Versicherungsvertrag vorgesehenen Mitwirkung der Versicherungsgesellschaft — festgestellt worden ist. Da der Verletzte das Einzugsrecht nach § 1282 BGB. erst dann hat, wenn sowohl seine eigene Forderung wie die verpfändete Forderung (der Versicherungsanspruch) fällig geworden ist, wird also auf jeden Fall vermieden, daß die Frage der Schadenersatzpflicht in dem Einzugsverfahren des § 1282 BGB. entschieden wird. In der Haftpflichtversicherung schließt also das gesetzliche Pfandrecht ein direktes Forderungsrecht des Geschädigten gegen den Vr. aus." Vgl. Jannott 1937, S. 43/44.

ten Zweckgebundenheit der Versicherungssumme die Stellung des Geschädigten gebessert werden.[120])

Der Reichsausschuß schlägt hierzu vor, die Entschädigung dürfe dem Vn. oder einem anderen als dem geschädigten Dritten nur dann ausgezahlt werden, wenn der Nachweis erbracht werde, daß der Geschädigte befriedigt sei oder sich mit der Auszahlung der Entschädigung einverstanden erkläre.[121]) Hierbei ließ sich der Ausschuß von der Annahme leiten, der Dritte könne hauptsächlich dadurch geschädigt werden, daß der Vn. die Entschädigungssumme für sich verbrauche. Die Fälle des Vergleichs oder Verzichts zum Nachteil des Geschädigten wären seltener, denn es drohten die Entziehung des Führerscheins und die Rücknahme der Zulassung, wenn der Schaden nicht gedeckt werden könne.[122])

Die Bestimmung über die Zweckgebundenheit müßte aber alle nur denkbaren Fälle umfassen, die den Dritten benachteiligen können. Die vom Reichsausschuß vorgeschlagene Formulierung[123]) ist nicht ausreichend. Der Vn. kann infolge der Zweckgebundenheit das Geld ohne Zustimmung des Geschädigten nicht erhalten. Verzicht und Vergleich werden jedoch von dieser Formulierung, dem Willen der Akademie entsprechend, nicht berührt. Die Neufassung über die Zweckbestimmung müßte auch auf die Forderung der Mitversicherten erstreckt werden. Es muß verhindert werden, daß der Vn. die Rechte des Mitversicherten nicht geltend macht.

Wir sehen, daß sowohl das Pfandrecht als eine Zweckgebundenheit die Rechte des Dritten sichern können. Der Dritte ist schutzbedürftig, da er auf den zwischen dem Vr. und Vn. bestehenden Vertrag nicht einwirken kann. An dem Charakter des Vertrages soll aber festgehalten werden. Die Zweckgebundenheit entspricht diesen Erfordernissen mehr als die Schaffung eines neuen Rechts des außenstehenden Dritten.

V. „Gerechte" Entschädigung bei ungenügender Versicherungssumme?

Man macht weiter geltend, der Dritte erhielte, wenn die Versicherungssumme niedriger sei als seine Forderung, nicht immer die gerechte Entschädigung.[124])

Dieser gegen die ZV. erhobene Vorwurf trifft für die deutschen Verhältnisse nicht zu. Gewiß sind z. B. in Österreich die Pflichtversicherungssummen sehr niedrig,[125]) auch die französischen Vorschläge zur Einführung einer zwangsweisen Haftpflichtversicherung sehen keine sehr hohen Sätze vor.[126])

Bei uns jedoch betragen die Versicherungssummen heute innerhalb der Tarifgemeinschaft 100 000 RM für Personenschäden und 10 000 RM für Sachschäden. Diese Summen haben sich aus den Bedürfnissen der Praxis ergeben. Nur in wenigen Fällen hat man höhere Ansprüche gestellt. Werden

120) Goltermann JW 1937, S. 444.
121) Ullrich Bericht S. 28.
122) Ullrich Bericht S. 27.
123) Sie lautet: Der Vr. darf eine Entschädigung aus dem Versicherungsvertrage dem Vn. oder einem anderen als dem geschädigten Dritten nur dann auszahlen, wenn nachgewiesen wird, daß der Anspruch des geschädigten Dritten auf Grund des Versicherungsfalles erfüllt worden ist oder sich der Dritte mit der Auszahlung der Entschädigung zu Händen des Vns. einverstanden erklärt.
124) Chouvy S. 29 Nr. 56, S. 129, 131; Mazé S. 342; Perraud-Charmantier in Auto Garage vom 2. 6. 36.
125) Bauerreis S. 59.
126) Doc. parl Sénat Nr. 69 session ordin. v. 15. 2. 34 Art. 4.
Doc. parl. Sénat Nr. 649 session ordin. v. 20. 12. 34 Art. 4.

bei einer ZV. diese Summen, dem Vorschlage des Reichsausschusses entsprechend, als Mindestsätze festgelegt, so ist damit den Anforderungen, die an eine zwangsweise Haftpflichtversicherung zu stellen sind, völlig Genüge getan.[127]) Selbst höhere Schadensforderungen bieten keinen Einwand gegen die ZV. Denn diese wird aus sozialen Erwägungen eingeführt, und bei einer Entschädigung in der angegebenen Höhe ist allen sozialen Anforderungen entsprochen. Eine höhere Versicherung steht im Belieben eines jeden Halters. Dagegen wäre eine geringere Versicherungssumme, die nach der Auffassung des Reichsausschusses keine Prämiensenkung zur Folge hat,[128]) nicht zu erwägen.

VI. Ablehnung der Aufnahme des Kraftfahrers durch den Versicherer.

Gegen die Einführung einer ZV. hat man außerdem geltend gemacht, man wisse nicht, was mit denjenigen geschehen solle, deren Aufnahme von dem Vr. abgelehnt werde.[129]) Voraussetzung dieses Einwandes ist, daß den Versicherungsunternehmen die Auswahl ihrer Versicherten, wie bisher, überlassen bleibt.

Mit Einführung des Kontrahierungszwanges wäre dieser Einwand entkräftet.[130]) Die Gesellschaften wären jetzt gezwungen, jeden Antrag auf Abschluß eines Versicherungsvertrages anzunehmen.

Dieser Regelung stehen jedoch Bedenken entgegen. Vor allem ist bei der Einführung eines Annahmezwanges an die damit verbundenen moralischen Nachteile zu denken. Das heutige freie Vertragsrecht zwingt jeden, sich so zu verhalten, daß er nicht wegen zu großen Risikos von der Gesellschaft abgelehnt wird. Dieser Druck wird hierdurch beseitigt. Es spricht auch ein wirtschaftliche Erwägung gegen die Einführung des Annahmezwanges. Nach unseren Prämientarifen würden somit alle, ob sie eine erhöhte Gefahr darstellten oder nicht, gleich behandelt, d. h. sie hätten unter sonst gleichen Voraussetzungen gleiche Zahlungen zu leisten, — „le bons paient pour les mauvais" —[131]) . Ein Annahmezwang ist daher abzulehnen.

Der Einwand, es gäbe keine befriedigende Regelung für diejenigen, deren Aufnahme von der Gesellschaft abgelehnt werde, läßt sich aber aus anderen Erwägungen entkräften. Jede Versicherung wird schon aus Konkurrenzgründen bestrebt sein, möglichst viele Verträge abzuschließen. Daher werden

---

127) Dem gegenüber waren einige der zu den Sitzungen hinzugezogenen Nichtausschußmitglieder der Meinung, daß eine Pflichtversicherung, ihrem Charakter entsprechend, die Feststezung eines Mindestumfangs erheische. Dieser könne geringer sein als es jetzt üblich sei. Jedenfalls genügten gerade für den Anfang die Höchstsummen des § 12 KFG. Ullrich Bericht S. 17/18.

128) Ullrich Bericht S. 18.

In Belgien wurde 1932 eine Schadensdeckung in unbegrenzter Höhe vorgeschlagen. Vgl. Perraud-Charmantier in L'Assureur Conseil vom Sept. 1933.

In Frankreich werden gegen eine solche Regelung rechtliche Bedenken geltend gemacht, denn es heißt in Art. 1108 C. c. „Un objet certain qui forme la matière de l'engagement." Ob Art. 1126 C. c. dem entgegensteht, ist fraglich.

129) Cassin S. 131; Chouvy S. 29 Nr. 56, S. 34 Nr. 9 ff.

130) Würdinger (S. 61) glaubt, daß eine ZV. einen Kontrahierungszwang bedinge. Ebenso de Riedmatten S. 1668; vgl. auch Lintz (S. 853/54); Schüller (ZfVW. S. 364) meint, die ZV. lasse einen Annahmezwang erwarten.

Trotz ZV. haben wir in der Schweiz und in England keinen Annahmezwang (Schüller S. 364; Peyer S. 25/25).

131) Chouvy S. 35 Nr. 71.

grundsätzlich keine Anträge abgelehnt werden.[132]) Sollte eine Gesellschaft aus irgendeinem Grunde nicht mit jemandem kontrahieren wollen, so würde eine andere Gesellschaft den Vertrag abschließen. Anderenfalls läge bestimmt ein triftiger Grund vor, wie ständiges leichtsinniges Fahren, der die Verwaltungsstelle veranlassen müßte, Fahrzeug oder Fahrer aus dem Verkehr zu nehmen;[133]) auch wenn dies nicht angeordnet wird, liegt es zum mindesten im Interesse der Allgemeinheit, wenn verhindert wird, daß diese Kraftfahrer am Verkehr teilnehmen.[134]) Dieser Einwand ist somit nicht stichhaltig.[135])

VII. Haftung des Staates als Folge der Zwangshaftpflichtversicherung.

In den französischen Schriften wird häufig vorgebracht, eine ZV. führe zur Haftung des Staates,[136]) denn die Stelle, die die ZV. anordne, habe auch für ihre Überwachung zu sorgen. Der Staat aber hafte, wenn ein Beamter schuldhaft seine Überwachungspflicht verletze.[137]) In Annam ist dies bereits in einem Urteil zum Ausdruck gekommen.[138]) Diese Haftung kann auch bei uns entstehen. Wenn in einem Gesetz allen Kraftfahrern der Abschluß einer Haftpflichtversicherung zur Pflicht gemacht wird, so müssen die zuständigen Stellen auch dafür sorgen, daß sich kein Fahrzeug, dessen Halter nicht versichert ist, im Verkehr befindet. Stößt infolge der schuldhaften Zulassung oder Nichtrücknahme der Zulassung einem Dritten ein Schaden zu, der nicht gedeckt wird, so ist die Amtspflichtverletzung kausal für die Entstehung des Schadens.[139])

Inwiefern diese schuldhafte Amtspflichtverletzung eines Beamten, die zur Inanspruchnahme des Staates führt, gegen die ZV. spricht, ist nicht ersichtlich. Bei uns gilt der Grundsatz, daß schuldhafte Amtspflichtverletzungen eine Haftung des Staates bedingen. Aber diese Rechtsfolge kann nicht der ZV. zur Last gelegt, und somit auch nicht als Grund gegen eine obligatorische Versicherung angeführt werden.

---

132) Nach Hanel (Assekuranz-Jahrbuch S. 240) sind in Dänemark, obwohl kein Annahmezwang besteht, in der Praxis keine Ablehnungen vorgekommen. Schüller (ZfVW. 1935, S. 357) schreibt dagegen: Dänemark hat Kontrahierungszwang.

133) Schüller S. 364.

134) Für diese besonderen Risiken könnten evtl. erhöhte Prämien vorgesehen werden. Ein Mißbrauch in der Anwendung der erhöhten Tarife ist schon aus Konkurrenzgründen nicht zu befürchten. Chouvy (Nr. 72) glaubt jedoch, daß die Ablehnungsmöglichkeit die Versicherer zu überhöhten Forderungen veranlassen würde.

135) Ebenso Goberville G. 60.

136) Perraud-Charmantier in L'Argus vom 14. 1. 1934, 13. 5. 34 und La Semaine vom 23. Sept. 1934, S. 706.

137) La Semaine vom 23. Sept. 1934.

138) Näheres in L'Argus vom 13. 5. 1934, S. 669.

139) Zur Amtspflichtverletzung vgl. Ennecc.-Lehmann, S. 748, RGRK. § 839 Anm. 3.

In der Entscheidung des Landgerichts Oppeln v. 14. 5. 1936 (DJ. 1936 S. 1616) wird ausgeführt, daß sogar die vom M. d. I. erlassenen Grundsätze über die Einführung des Versicherungszwanges der Kraftdroschken für die Polizeiverwaltungen eine Amtspflicht begründen. Eine Nichteinführung des Versicherungszwangs entgegen den ministeriellen Grundsätzen führe daher zur Staatshaftung.

Das RG. erklärt, die Überwachung sei Amtspflicht der Polizei, die dieser auch im Interesse des Einzelnen auferlegt sei. (JW. 1935, S. 1453).

§ 5 Erfahrungen im Ausland

I. Massachusetts. (USA.)

Die ZV. ist, wie oben bereits ausgeführt wurde, schon seit einigen Jahren in verschiedenen Staaten eingeführt. Die Ergebnisse bieten kein einheitliches Bild.[1]) Als klassisches Beispiel der ZV. wird der amerikanische Staat Massachusetts angeführt. Es soll daher eine Darstellung der dortigen Ergebnisse folgen.[2])

Der Senat von Massachusetts beauftragte am 15. Mai 1929 eine Kommission, die Ergebnisse der Zwangshaftpflichtversicherung zu prüfen. Diese waren derart entmutigend, daß vorgeschlagen wurde, zahlreiche Bestimmungen der ZV. zu ändern.[3]) Die Zahl der Schadensersatzansprüche wegen Tötung, Körperverletzung und Sachschäden bei Kraftfahrzeugunfällen war überaus angestiegen. Die ZV. hatte zur Vermehrung der Betrugsfälle geführt. Es wurden mehr als 48000 Schadensersatzansprüche geltend gemacht, während nur etwa 33000 Unfälle festgestellt werden konnten. Die meisten Prozesse schwebten Monate vor dem höchsten Gerichtshof, und die Entschädigungen wurden in vielen Fällen erst spät geleistet.

Es wurde festgestellt, daß es sich im Jahre 1927 von 9725 vor dem Supreme Court schwebenden Prozessen um 3204 Schadensersatzansprüche aus Autounfällen handelte. 1929 betrafen von 14055 Prozessen mehr als die Hälfte Autounfälle. Dies ergibt eine Steigerung seit 1927, dem ersten Jahr der ZV., von 32,9 % auf 55 %.[4]) Bei vielen der geltend gemachten Ansprüche handelte es sich um geringe Summen, so daß die Kosten des Rechtsstreits oft die Entschädigungen überstiegen.

Es kamen zwar vorher schon Fälle des Versicherungsbetrugs vor. Aber nach Einführung der ZV. „spezialisierten" sich gewisse Elemente, unter Mitwirkung von Ärzten, geradezu auf den Versicherungsbetrug. Das Gesetz bedingte einen Anstieg der Unfälle und Schadensersatzansprüche. Jeder, der nur irgendwie bei einem Unfall zu Schaden gekommen war, versuchte jetzt mit allen Mitteln, etwas zu gewinnen. Infolgedessen erhöhten sich die Ausgaben, die nicht durch Prämien gedeckt werden konnten. Von 73 Versicherungsgesellschaften haben 63 das Kraftfahrzeughaftpflichtgeschäft aufgegeben. Einige Gesellschaften haben infolge der katastrophalen Ergebnisse

---

1) Hummel S. 77.

2) Siehe besonders Cassin S. 75—87.

3) Perraud-Charmantier in L'Assureur Conseil vom Sept. 1933.
„The Commonwealth of Massachusetts" teilte mir im Dez. 1937 mit: „Initiative petition to change the law and substitute a Financial Responsibility Act was recently submitted and must be acted upon by the Legislature of 1938, otherwise the proponents will most certainly obtain additional signatures so that the matter will be on the ballot in 1938 for decision by the voters, whether to continue the present law, to repeal it, or to substitute a different type of law."

4) Genaueres mit Tabellen bei Cassin S. 75 ff. und Chouvy S. 25.

1926:	1927:	
681 Tote	698 Tote	Anstieg von 2,5 %
24 904 Verletzte	32 922 Verletzte	Anstieg von 32,0 %
26 709 Unfälle	33 938 Unfälle	Anstieg von 26,8 %

Dazu waren 1927 9000 Kraftfahrzeuge weniger im Verkehr als 1926, dem Jahr vor der ZV. Diese Minderung ist in keinem anderen Staate in Amerika festgestellt worden. Bisher stieg die Anzahl der Kraftfahrzeuge jährlich um 40 000, d. h. 5%, 1927 fiel die Anzahl um 9000, sodaß das Gesetz in Wirklichkeit eine Minderung um 49 000 bedingte.

Konkurs anmelden müssen.[5]) Von jetzt an erhöhten sich jährlich die Prämien. Schon 1931 waren die Prämien von 1926, d. h. dem Jahre vor der ZV. überschritten.[6])

Das Ergebnis in Massachusetts war somit durchaus entmutigend und andere amerikanische Staaten haben deshalb die ZV. nicht eingeführt.[7]) Von allen amerikanischen Staaten hat heute nur Massachusetts die ZV.[8])

Anstieg der Unfälle, Steigerung der Schäden, zahlreichere und höhere Ansprüche an die Gesellschaft, betrügerische Machenschaften, Geltendmachung von Bagatellschäden, Rentenjägerei und außerordentlicher Prämienanstieg sind die unbestrittenen Folgen der ZV. in Massachusetts.[9])

II. Europäische Länder, insbesondere der Prämienanstieg und seine Ursachen.

Solche ungünstigen Erfahrungen sind für uns in Deutschland nicht ohne weiteres maßgebend. Die anders gearteten Verhältnisse können die Ergebnisse stark beeinflussen.[10]) Dies gilt in erhöhtem Maße von Massachusetts.[11]) Gerade dort waren bei Einführung der umfassenden ZV. nur etwa 20 % der Automobilisten versichert,[12]) während es bei uns heute annähernd 80 % sind. Das in Massachusetts aufgebaute Betrugssystem durch vorgetäuschte Unfälle unter Mitwirkung von Rechtsanwälten und Ärzten[13]) kann nach Große[14]) auf uns nicht übertragen werden. Auch sei in Amerika der Gewinn wichtiger als in den europäischen Ländern. Goberville[15]) nennt Amerika sogar ein Land mit einer keineswegs hohen Moral.

Es sollen daher die Ergebnisse in den uns benachbarten europäischen Ländern, in denen eine ZV. besteht, untersucht werden. Diese können bei gleich gelagerten Verhältnissen eher als Anhaltspunkte dienen.

In allen Ländern hat man nach Einführung der umfassenden ZV. eine Erhöhung der Prämien vorgenommen,[16]) so z. B. in England.[17]) In der

---

5) Allerdings waren vor Erlaß des Gesetzes die Prämien um 33 % gesenkt worden.

6) Tabelle bei Perraud-Charmantier in Post Magazine vom 9. 3. 35.

7) Jannott 1937, S. 10.

Auf eine Anfrage teilte „The Commonwealth of Massachusetts" mit: „It is well to point out to you that no other American State has deemed it advisable to adopt a compulsory law, and while the compulsory law has the advantage of making funds available for the payment of claims arising out of accidents due to the negligent operation of automobiles, on the other hand, the compulsory automobile law apparently has not proved to be a safety measure and the increase in the number of accidents, claims, and rates has caused considerable criticism of our law."

Daniel behauptet, einige weitere amerikanische Staaten hätten die ZV. eingeführt, sie aber nach einem Versuch wieder abgeschafft. Ebenso Perraud-Charmantier in Auto Garage vom 2. 6. 1936.

8) Digest, unter Stichwort Massachusetts.

9) Chouvy S. 25; Cassin S. 27, S. 75; de Riedmatten S. 1669; Perraud-Charmantier in L'Observateur vom 3. 1. 1935; Auto Garage vom 18. 1. 1934 und vom 2. 6. 1936; Recueil Juridique vom März 1934, La Semaine vom 23. 9. 1934; L'Assureur Conseil vom Sept. 1933.

Jannott 1937 S. 8 ff.; Brugger S. 2; Große, Vortrag S. 27.

10) Hummel S. 77.

11) Lintz NZfV. 1935, S. 851.

12) Industrie- und Handelskammer vom 25. 8. 1930, Heft 16, S. 865.

13) Goberville S. 56.

14) Vortrag S. 27.

15) S. 56/57.

16) L,Argus vom 14. 12. 1932, vom 14. 1. 1934, Auto Garage vom 2. 6. 1936.

17) André Guillon NZfV. 1935, S. 25.

Tschechoslowakei gab es bereits nach einem Jahre eine Steigerung von 36 %[18]) und in der Schweiz eine solche von 40 %[19]). Selbst Dänemark, das bisher keine ungünstigen Ergebnisse mitteilte,[20]) hatte 1935 eine Prämienerhöhung von 10 % aufzuweisen.[21])

Der Prämienanstieg ist eine Folge der durch die ZV. eingetretenen Mehrbelastung der Gesellschaften. Aber gerade eine Erhöhung der Prämien muß in Deutschland vermieden werden, da hierdurch eine Schädigung der Kraftverkehrswirtschaft zu befürchten ist.

Worauf könnte man den Prämienanstieg zurückführen?

Begehrlichkeit und Rentenpsychose sind zwar allgemeine Erscheinungen der Haftpflichtversicherung und sprechen daher nicht gerade gegen eine ZV. Aber es darf nicht übersehen werden, daß diese die Vorstellung zu erwecken oder zu begünstigen vermag, jeder Verkehrsunfall müsse entschädigt werden.[22]) In England und Frankreich z. B. geben die Gerichte, wenn ein Haftpflichtversicherungsvertrag besteht, den Forderungen des Geschädigten eher nach.[23]) Bei uns läßt sich jede ungerechtfertigte Mehrbelastung vermeiden, wenn alle Kraftfahrzeugprozesse Spezialsenaten zugewiesen werden. Diese Senate werden auch die Auffassung von dem „armen" Geschädigten und seinem „reichen" Gegner — der Versicherungsgesellschaft — bekämpfen können. So darf, wo kein oder nur ein geminderter Anspruch besteht, ein Versicherungsvertrag nicht zu einem dem Geschädigten günstigeren Ergebnis führen. Auch muß jeder nicht einwandfrei nachgewiesene Schaden unberücksichtigt bleiben. Eine Belastung durch übersetzte Forderungen wäre damit ausgeschlossen. Es wird zwar versucht werden, zu betrügen und ungerechtfertigte Forderungen zu erheben. Diese werden aber bei strengen Beweisanforderungen nicht durchgesetzt werden können, am allerwenigsten bei Gesundheitsschäden, wo ärztliche Bescheinigungen erforderlich sind.[24])

Es wird behauptet, die ZV. führe zu einer gewissen Sorglosigkeit,[25]) und damit zu einer erhöhten Schadensbelastung. Eine ZV. könnte zwar leicht den Kraftfahrer zu geringerer Vorsicht verleiten,[26]) dies gilt aber in gleicher Weise für die freiwillige Versicherung.[27]) Ich glaube nicht, daß ein vorsich-

---

18) Ullrich Bericht S. 5; Köln.Ztg. vom 7. 3. 1937.

19) Perraud-Charmantier in Auto Garage vom 8. 3. 1936; Renfer S. 959. Im L'Observateur vom 3. 1. 1935 wird sogar von einer Verdoppelung gesprochen.

Das Eidgenössische Versicherungsamt soll in seinem Bericht von 1932 mitgeteilt haben, daß die Prämienerhöhung auch ohne die ZV. eingetreten wäre. NZfV. 1936, S. 913.

20) Goberville S. 87.

21) Patzig, Berliner Lokalanzeiger vom 14. 7. 1936. NZfV. 1936, S. 912.

Ob Dänemark die umfassende ZV .hat, erscheint zweifelhaft. Aus dem mir vorliegenden Gesetzestext (Gesetz über die Kraftfahrzeuge vom 1. Juli 1927) ergibt es sich nicht. Goberville (S. 87) schreibt allerdings von einem Ausschluß aller Einreden aus dem Versicherungsvertrage im Interesse des Geschädigten.

22) Ullrich Bericht S. 23; Würdinger, Vortrag S. 20.

23) NZfV. 1935, S. 25.

Ganne (S. 3) behauptet, die französischen Gerichte entschieden bei Bestehen einer Versicherung, trotz der Unsicherheit der Beweise, zugunsten des Geschädigten.

24) Goberville S. 57.

25) Daniel, Marcel, S. 42.

26) Würdinger, Vortrag S. 21.

27) Goberville S. 58.

Man hat auch früher gegen die freiwilligen Versicherungen gekämpft und erst in den letzten Jahrhunderten hat der Versicherungsgedanke überall Anerkennung gefunden.

Brugger, Vortrag berichtet z. B.:

tiger Fahrer sich durch das Bestehen eines Versicherungsvertrages dazu verleiten läßt, geringere Sorgfalt anzuwenden.[28])

Eine Mehrbelastung ist daher bei uns aus den genannten Gründen nicht zu erwarten.

Auch in Österreich, in der Tschechoslowakei und der Schweiz werden diese Gründe nicht maßgeblich zu einer Prämienerhöhung beigetragen haben.

Die Länder mit umfassender ZV. geben den Versicherern kein Leistungsverweigerungsrecht. Diese sind also verpflichtet, im Interesse des Geschädigten stets eine Zahlung zu erbringen. Hierin liegt die untragbare Höhe der Zahlungen, die zu dem Prämienanstieg führte, begründet.[29]) Auch bei uns würde eine so umfassende ZV. zu einer Prämienerhöhung führen. Bei den heute geltenden Tarifen ist eine weitere Ausdehnung des Umfangs der Versicherung wirtschaftlich untragbar. Nichtzahlung der Prämien, vorsätzliche Herbeiführung des Schadens[30]) und die oben angeführten Gründe müssen der Gesellschaft ein Leistungsverweigerungsrecht geben.

In den Ländern mit ZV. wird den Versicherern als Ausgleich für ihre umfassende Zahlungspflicht ein Rückgriffsrecht gegen den Vn. eingeräumt. Dieser Regreß hat aber wirtschaftlich keine Bedeutung, denn es sind meist die Insolventen, deren Versicherungsverträge z. B. wegen Prämienverzugs, nicht in Ordnung sind.

Wenn auch in anderen Ländern eine Prämienerhöhung erfolgte, so ist diese bei uns nicht zu erwarten, denn die Voraussetzungen hierfür fehlen bezw. können nach den Vorschlägen vermieden werden.

Wenn behauptet wird, in den Ländern, in denen die ZV. besteht, sei die Zahl der flüchtigen Fahrer größer,[31]) so ist die Begründung aber keinesfalls in der Einrichtung einer allgemeinen Versicherung zu sehen. Der Fahrer eines Fahrzeugs flieht nach dem Unfall, um den Folgen, einem Strafverfahren und der zivilrechtlichen Haftung, zu entgehen. Wenn aber die zivil-

---

„Ich erinnere mich, daß Herr Ministerialrat Dr. Schifferer in der letzten Sitzung des Ausschusses ... den Anwesenden zu ihrem Erstaunen erzählte, daß ernsthaft der Antrag gestellt worden sei, den Kraftfahrzeughaltern den Abschluß einer Haftpflichtversicherung zu verbieten... Der Antrag ist selbstverständlich indiskutabel, denn man kann nicht verbieten, da jemand seine Existenz und evtl. sein Vermögen gegen Vernichtung schützt, der Grundgedanke ist aber die Erzwingung der größten Vorsicht des Kraftfahrers und natürlich auch des Publikums."

In den holländischen Assekuranzordnungen der Jahre 1598, 1604 und 1635 findet sich ein ausdrückliches Verbot, Lebensversicherungen abzuschließen, ebenso in der Versicherungsordonnanz von Midelborg (1600) sowie in der französischen Marineordonnanz von 1784. Die Bestimmungen des preußischen Seegesetzes (Königsberger Ordonnanz von 1730) lauten etwas entgegenkommender. Vgl. Hilgard, Eduard: Die deutschen Versicherungen in: Probleme des deutschen Wirtschaftslebens. Herausgegeben vom Deutschen Institut für Bankwissenschaft und Bankwesen 1937, S. 353.

Auch in Frankreich betrachtete man die ersten Versicherungen als unzulässig. Es bedurfte noch im Jahre 1845 einer Entscheidung des Cour Royale zur Anerkennung ihrer Gültigkeit. Aber damit waren die Gegner noch nicht beruhigt. Selbst 1876 wurde noch geschrieben: „Dès que la faute constitue un délit punissable, voir même un délit, sans intention, comme l'homicide par imprudence, il n'est permis de s'en exonérer à l'avance, fait-ce au point de vue des dommages-intérêts." Goberville S. 59.

28) Ebenso Goberville S. 58.

29) Ullrich, Köln. Ztg. vom 7. 3. 37 „Überspannung des Versicherungsschutzes führt zur Prämienerhöhung."

30) So heute schon § 152 VVG.

31) Perraud-Charmantier in Auto Garage vom 8. 3. 36.

rechtliche Haftung durch eine Versicherung gedeckt ist, so fällt ein Anreiz zur Flucht fort. Der gesetzliche Zwang zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung kann somit die behauptete Wirkung nicht haben.

Grundsätzliche Erwägungen sprechen daher nicht gegen einen gesetzlichen Zwang zum Abschluß der Versicherung. Da nach der vorgeschlagenen Regelung auch die Prämienerhöhung vermieden werden kann, muß die durch die Versicherung entstehende Belastung auch dem Halter eines kleinen Wagens zugemutet werden, besonders da die heutigen Prämien für Kleinwagen, mit 60 RM jährlich, nicht als zu hoch angesehen werden können. Sollte dieser, selbst im Verhältnis zu den Gesamtunterhaltungskosten eines kleinen Wagens nicht sehr hohe Betrag, wirklich den einen oder anderen von der Anschaffung eines Wagens abhalten, so kann dies bei der Entscheidung der für die Allgemeinheit so wichtigen Frage nicht ausschlaggebend sein.[32])

§ 6 Richtlinien zur Durchführung der Zwangshaftpflichtversicherung

I. Fragen der Durchführung.

Wer unterliegt dem Versicherungszwang?

Wie soll nun die Versicherung im einzelnen ausgestaltet werden? Es ist noch nicht erörtert, wer den Versicherungsvertrag abschließen soll. Bei der Erwähnung dieses Punktes gingen wir bisher von der gegenwärtigen Rechtslage aus und sahen den Halter des Fahrzeugs als versicherungspflichtig an. Hieran etwas zu ändern besteht kein Grund.[1]) Auch ist in den Ländern mit ZV. im allgemeinen derjenige versicherungspflichtig, der den wirtschaftlichen Nutzen des Fahrzeugs hat.[2]) In den französischen Entwürfen eines Gesetzes über die ZV. (assurance obligatoire) hat ebenfalls der Halter die Versicherung abzuschließen.[3])

Diese Regelung ist auch für uns durchaus brauchbar, denn gegen den Halter richtet sich gemäß § 7 KFG. auf jeden Fall die Klage.

Allerdings entsteht eine Schwierigkeit, wenn derjenige, der als Halter den Versicherungsvertrag abgeschlossen hat, in Wirklichkeit nicht Halter ist.[4]) In diesem Falle ist der Ersatzpflichtige nicht versichert. Der Versicherte aber ist materiell zur Deckung des Schadens nicht verpflichtet. Die Schweiz löst diese Frage, indem sie denjenigen als Halter ansieht, auf dessen Name

---

32) Lintz NZfV. 1935, S. 850.

1) Ebenso Lintz NZfV. 1935, S. 853.
In England ist vorgeschlagen worden, die Haftpflichtversicherung mit der Fahrerlaubnis zu verbinden. Dies ergäbe auch eine erhöhte Prämieneinnahme (NZfV. 1936, S. 1041). Bei dieser Regelung würden aber große Schwierigkeiten auftauchen. Es gibt viele Inhaber von Führerscheinen, die nur selten einen Wagen steuern. Wie sollte die Prämie berechnet werden bei einem Führer mit einer Fahrberechtigung für sämtliche Klassen, der aber normalerweise nur sein Motorrad fährt?
v. Greysen (NZfV. 1935 S. 1148) hält eine Führer- statt Halterpflicht nicht für rentabel.

2) Schüller NZfV. 1935, S. 359.

3) Vgl. z. B. Vorschlag vom 15. 2. 1934, § 1 Abs. 1. Doc. parl. Sénat Nr: 69 Sitzung vom 15. 2. 1934.

4) Bülowius NZfV. 1936, S. 560.

der „Fahrzeugausweis" ausgestellt ist. Da dieser nur auf Grund einer Haftpflichtversicherung erteilt wird, wird der Vn. als Halter betrachtet.[5])

Hiermit ist dort dem Geschädigten geholfen, er kann auf jeden Fall von dem Vn. Ersatz verlangen, und für diesen hat die Gesellschaft in Höhe der Versicherungssumme einzustehen. Diese Regelung kann übernommen werden. Einmal liegt es im Interesse des Geschädigten, daß derjenige, der nach außen als Halter auftritt und eine Versicherung abschließt, auch in Anspruch genommen werden kann. Zum anderen ist es auch nicht unbillig, wenn die Versicherungsgesellschaft für diesen „Halter" einstehen muß, hat sie doch auch von ihm die Prämien erhalten.

Auch diese Lösung kann zu Unbilligkeiten führen. Übersteigt z. B. der Schaden die Versicherungssumme, so hätte der „Halter" aus seiner Tasche den die Versicherungssumme übersteigenden Schaden zu decken, obwohl er in Wirklichkeit nicht materiell in Anspruch genommen werden könnte. Hier muß der „Halter" wenigstens für die den Versicherungsbetrag übersteigende Forderung seine fehlende Sachlegitimation einwenden können.

Betrachten wir folgenden Fall.

Ein Vn., der glaubt, Halter zu sein, schließt mit einem Vr. einen Haftpflichtversicherungsvertrag ab. In Wirklichkeit ist H Halter. F führt den Wagen, bei einem Unfall wird D schwer verletzt.

D klagt gegen Vn. und F auf Ersatz seines Schadens.

Vn. wendet ein, er sei nicht Halter und daher nicht passiv legitimiert. Da Vn. den Versicherungsvertrag als Halter abgeschlossen hat, ist dieser Einwand unbeachtlich. Er ist „Halter", wenn auch nur formell und deshalb passiv legitimiert.

Sollte in diesem Fall die Versicherungssumme einmal unter der Schadenssumme liegen, so muß der Vn. als formeller „Halter" für den Betrag, der die im Versicherungsvertrage festgelegte Summe übersteigt, seine fehlende Passivlegitimation einwenden können.

D klagt gegen H.

Da H materieller Halter ist, muß in jedem Fall die Klage Erfolg haben. Seine Unkenntnis der Haltereigenschaft kann ihn nicht entlasten. Diese ist ein wirtschaftliches und tatsächliches Verhältnis[6]) und dieses hätte ihn veranlassen müssen, sich näher zu unterrichten.

Wie ist die Rechtslage bei ungültigem Versicherungsvertrag des „Halters"?

Wir haben betont, daß der formelle „Halter" für den die Versicherungssumme übersteigenden Schadensbetrag seine fehlende Passivlegitimation einwenden kann. Er haftet nur insoweit, als er selbst Versicherungsschutz genießt. Gleiches muß auch bei fehlendem Versicherungsvertrag gelten. Es wäre unbillig, einen materiell nicht Verpflichteten auch ohne Versicherungsschutz haften zu lassen.

Um Härten zu vermeiden, muß man außerdem festlegen, daß der von einem Nichthalter oder Mithalter abgeschlossene Haftpflichtversicherungsvertrag auch als zugunsten des wirklichen Halters abgeschlossen gilt. Klagt also D nur gegen H, so ist dieser durch den vom Vn. abgeschlossenen Vertrag mit geschützt.[7]) Er muß allerdings als materieller Halter für die ganzen

---

5) Peyer S. 17 ff., dies ist eine praesumptio iuris et de iure.

6) Geigel S. 135.

7) Die Frage, wer im Innenverhältnis die Prämien zu tragen hat, steht mit der ZV. in keinem Zusammenhang und kann daher hier unerörtert bleiben.

Schäden einstehen, selbst wenn die Versicherung geringer oder nicht gültig sein sollte.

Da der Halter eines Kraftfahrzeugs versicherungspflichtig ist, bleibt zu prüfen, ob jeder Halter eines jeden Kraftfahrzeugs dem Gesetz zu unterstellen ist, oder ob in der Person des Halters Gründe für eine Ausnahme liegen können.

Die Person des Halters gibt nur dann zu einer Ausnahme Veranlassung, wenn die wirtschaftliche Stellung die Erfüllung aller erhobenen Ersatzansprüche gewährleistet. Deshalb wird die Befreiung des Reichs, der Länder, der Gemeinden und der NSDAP. von der Versicherungspflicht vorgeschlagen,[8]) denn hier könne die gleichbleibende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit vorausgesetzt werden.[9]) Gerade bei den Gemeinden können in dieser Hinsicht Zweifel auftauchen.

In der Schweiz hat man nur den Bund und die Kantone von der Versicherungspflicht befreit, jedoch keine großen Städte, obwohl diese die gleiche Gewähr bieten wie kleinere Kantone. Auf diese Weise wollte man den Schwierigkeiten der Abgrenzung und Prestigekämpfen entgehen.[10])

Große Schwierigkeiten bietet die Behandlung der ausländischen Kraftfahrzeughalter. Unterstehen diese dem Gesetz nicht, so bedeutet dies eine weitere Lücke, die den Schutz der Geschädigten untergräbt.[11]) Aber nicht nur für den Geschädigten, auch für den fremden Kraftfahrer kann eine Freistellung von der Versicherungspflicht die größten Unannehmlichkeiten mit sich bringen. Der Geschädigte wird das Fahrzeug oder sonstige Werte möglichst sofort beschlagnahmen lassen. Dies ist für den Kraftfahrer sehr unangenehm und kann dem Fremdenverkehr schaden.[12]) Die Schweiz hat trotz des großen ausländischen Kraftverkehrs bisher noch keine Bestimmungen für ausländische Kraftfahrzeuge getroffen.[13]) Die französischen Vorschläge überlassen diese Frage einem Verwaltungsreglement.[14])

8) Hummel S. 78. Entwurf eines Rahmengesetzes des Reichsausschusses § 4 Abs. 1; siehe Anhang.

9) Schüller (S. 359) will auch große öffentlich-rechtliche Körperschaften nicht dem Gesetz unterstellen.

10) Peyer S. 25/26.

In den französischen Entwürfen sind meist der Staat, die Departements und die Gemeinden, sowie die Halter der Fahrzeuge, für die die genannten bürgen, von der Versicherungspflicht befreit. Vgl. z. B. Entwurf vom 15. 2. 1934, § 11 Abs. 1; L'Argus vom 14. 1. 1934, § 10.

11) In der Zeit vom Juli 1936 bis Juni 1937 kamen fast 800 000 ausländische Kraftfahrzeuge nach Deutschland. Motor und Sport vom 19. 12. 1937, S. 3.

Dr. Todt erklärte vor den Teilnehmern des Kongresses der Alliance Internationale de Tourisme, daß Deutschland in diesem Jahre eine Million ausländische Kraftfahrer innerhalb seiner Grenzen erwarte. Vgl. Der Mittag vom 1. 6. 1938.

12) Hummel S. 68.

13) In den nordischen Ländern wird der Grenzübertritt nur nach Vorzeigung einer Versicherungskarte gestattet, die jeder Halter von seiner Gesellschaft, die den nordischen Versicherungsverbänden beigetreten ist, kostenlos erhält. Wer diese Karte nicht besitzt, muß an der Grenze eine solche für die Aufenthaltsdauer lösen.

In Dänemark muß der Automobilist eine Haftpflichtversicherung über 30 000 Kronen abschließen. Die Policen werden an den Zollämtern ausgegeben mit folgenden Mindestprämien: 5 Kronen für 2 Tage; 15 Kronen für 8 Tage, 30 Kronen für 1 Monat. Verkehrsfördernd ist die dortige Bestimmung, daß ein Verlassen des Landes vor Ablauf des Versicherungsscheins denselben nicht ungültig werden läßt, sondern der Schein zu einem späteren Aufenthalt wieder benutzt werden kann. Perraud-Charmantier in L'Argus vom 14. 1. 1934; Schüller S. 360; Bauerreis S. 56.

14) Entwurf vom 15. 2. 1934, Art. 12; L'Argus vom 14. 1. 1934, Art. 9; Doc. parl. Sénat Nr. 649 vom 20. 12. 1934, Art. 12.

Der Reichsausschuß[15]) lehnt eine Ausnahme der ausländischen Halter grundsätzlich ab, verweist aber auf die internationalen Schwierigkeiten, die sich aus dem Pariser Abkommen von 1926 ergeben.[16]) Aus diesem Grunde soll der Zwang zur Versicherung vorläufig auf ausländische Fahrzeuge nicht ausgedehnt werden. Nach Lösung dieser Schwierigkeiten könne der Reichsverkehrsminister, der gesetzlich zu ermächtigen sei, die ausländischen Fahrzeuge durch Verordnung der ZV. unterstellen. Diesem Vorschlag ist zuzustimmen.[17])

Welche Fahrzeuge werden erfaßt?

Nach der Art der Fahrzeuge hat man in Österreich alle Krafträder bis zu 250 ccm aus wirtschaftlichen Gründen von der Versicherungspflicht befreit.[18]) Man könnte bestimmen, daß nur die dem § 7 KFG. unterstehenden Fahrzeuge versicherungspflichtig wären, aber der damit verbundene Ausschluß der Motorräder bis zu 250 ccm, — die Geschwindigkeiten von über 100 St/km zu erzielen vermögen — erscheint nicht gerechtfertigt.[19]) Inwieweit Fahrräder mit Hilfsmotor nicht dem Gesetz zu unterstellen sind, ist eine Frage der mit ihnen verbundenen Gefahr und Schadensverursachung. Hier soll zunächst von einem Zwang zur Versicherung abgesehen werden. Bei einem nachgewiesenen sozialen Bedürfnis hat der Reichsverkehrsminister das Recht, auch für Fahrräder mit Hilfsmotor den Zwang zur Versicherung anzuordnen. Gleiches gilt für Fahrzeuge mit einer geringeren Geschwindigkeit als 20 St/km.[20])

Jedenfalls soll man nicht zu viele Ausnahmen zulassen. Je größer die Zahl der Versicherungspflichtigen ist, um so leichter ist ein Ansteigen der Prämien zu vermeiden.

In Frankreich ist häufig vorgeschlagen worden, die ZV. nur für Personenschäden und nicht für Sachschäden einzuführen.[21]) Aber diese Einschränkung ist nicht richtig.[22]) Aus sozialen Gesichtspunkten muß auch der Sachschaden mitumfaßt werden.

---

15) Ullrich Bericht S. 13.

16) Müller (S. 812) hält die Unterstellung der ausl. Fahrzeughalter unter ein Gesetz über die ZV. wegen Verstoßes gegen das internationale Abkommen für unzulässig.

17) Es wäre zu erwägen, die Exterritorialen dem Versicherungszwang nicht zu unterwerfen.

Finnland: § 13 Abs. 3. Die folgenden Personen sind befreit: Der Präsident der Republik, der Staat und die Gemeinden, die ausländischen Staatshäupter, die Mitglieder der Regierenden Häuser, die Mitglieder der Gesandtschaften und ausländischen Konsulate, wenn sie ausländische Staatsangehörige sind.

Norwegen: Gesetz über Kraftfahrzeuge vom 20. 2. 1926, § 11, Abs. 8. Für Kraftfahrzeuge, die dem Staat gehören, wird keine Garantie verlangt. Ebenso nicht für Kraftfahrzeuge, die dem Gesandtschaftschef einer fremden Macht gehören, der hier beglaubigt ist.

Österreich: s. Jannott 1937, S. 168.

18) Bauerreis (S. 57/58) bezweifelt die Gesetzmäßigkeit der getroffenen Regelung.

Norwegen befreit Motorräder ohne Beiwagen; Schüller S. 359.

19) So schon Hummel (S. 77) für das bisherige Recht, das Kleinkrafträder bis zu 200 ccm dem § 7 KFG. nicht unterstellte. Vgl. jetzt RGBl. I, 1937, S. 1254, Art. 5/6.

20) Der Reichsausschuß will nur Schienenfahrzeuge und vielleicht auch Arbeitsmaschinen, deren Stundengeschwindigkeit 20 km nicht übersteigt, der ZV. nicht unterstellen. Ullrich Bericht S. 12.

21) Entwurf vom 15. 2. 1934, § 3; L'Argus vom 14. 1. 1934; Art. 2, Abs. 3.

Chouvy S. 12 Nr. 16 glaubt, Sachschäden wegen der damit verbundenen Mehrbelastung ausschließen zu müssen.

22) Schüller S. 357 ff.; Lintz S. 853.

Fraglich erscheint noch, wie weit die ZV. in örtlicher Beziehung zu gelten hat. Sollen nur Unfälle in Deutschland erfaßt werden, oder sind auch weitere Länder einzubeziehen? Der Zweck der ZV. — Schutz des Geschädigten aus sozialen Gründen — wäre erreicht, wenn alle auf deutschem Gebiet geschädigten Reichsangehörigen erfaßt würden. Örtliche Geltung der ZV.

Zu erwägen wäre allerdings, Deutsche mit einem Wohnsitz in Deutschland, die von einem deutschen Kraftfahrzeug im Ausland geschädigt werden, in den Bereich des Gesetzes einzubeziehen.

Als Versicherungsträger kommen die bisherigen Versicherungsunternehmen in Frage. Eine Übernahme der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung in staatlichen Betrieb oder ein staatliches Monopol mit der damit notwendig verbundenen Bürokratisierung sind nicht gewollt und entsprechen nicht der nationalsozialistischen Weltanschauung. Es soll der privaten Wirtschaft kein Arbeits- und Aufgabengebiet entzogen werden, in dem sie bisher mit Erfolg tätig war. Der Staat ist in keiner Weise an einer Selbstbewirtschaftung interessiert, sondern nur „an einer gesteigerten Nutzbarmachung der Privatinitiative. Solange das freie Spiel der Kräfte sich in gesunden Bahnen bewegt, soll und darf es nicht gestört werden."[23]) Damit ist natürlich nicht gesagt, daß jede, auch die kleinste Versicherung zum Haftpflichtgeschäft zugelassen werden wird. Der Staat muß gewisse Garantien haben, daß auch bei größeren Schäden die Wiedergutmachung außer Frage steht. Ob eine Rückversicherung genügt, hängt von ihrer Höhe und dem Rückversicherer ab. Die Zulassung einer Gesellschaft, die keine genügende Sicherheit bietet, könnte zur Haftung des Staates führen. Also muß der Staat bestimmen können, welche Versicherer zum Kraftfahrzeughaftpflichtgeschäft zuzulassen sind. Versicherungsträger

Die ZV. hätte in Zukunft wie folgt ihre Verwirklichung zu finden: Praktische Durchführung

Das Fahrzeug des Versicherungspflichtigen wird nur zugelassen, wenn dieser einen „Versicherungsausweis" über die vorgeschriebene Haftpflichtversicherung der Zulassungsbehörde vorlegt. Für diese ist es belanglos, ob die Erstprämie gemäß § 38 VVG. gezahlt ist, denn mit der Aushändigung des „Versicherungsausweises" beginnt die materielle Haftung der Gesellschaft. Endet aus irgend einem Grunde der Versicherungsvertrag, so benachrichtigt der Vr. die Polizei als Zulassungsbehörde, diese nimmt alsdann das Fahrzeug aus dem Verkehr.

Für die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge wird eine Frist zur Beibringung des „Versicherungsausweises" festgesetzt. Während der Dauer der Zulassung ist zum Nachweise der bestehenden Haftpflichtversicherung der „Versicherungsausweis" vom Fahrer mit sich zu führen und dem zuständigen Beamten auf Verlangen vorzulegen.[24])

II. Fragen der Ausgestaltung.

Im allgemeinen werden die Versicherungen für den Zeitraum eines Jahres abgeschlossen. Es besteht nun das Bedürfnis nach Versicherungen für kürzere Zeiträume und für die Benutzung eines Kraftfahrzeugs aus be- Kurzversicherung

23) Ullrich Bericht S. 15.

24) Zu erwägen wäre, den Versicherungsausweis als kleine runde Karte in einem besonderen Etui, stets sichtbar hinter der Scheibe anzubringen. Eine Nichtbeachtung wäre unter Ordnungsstrafe zu stellen. Zeigen eines ungültigen oder gefälschten „Versicherungsausweises" wäre mit Gefängnis zu bestrafen.

sonderen Anlässen, z. B. Ausflugsfahrten nur am Wochenende.[25]) Versicherungen, die derartige Besonderheiten der Benutzung berücksichtigen, nennt man Kurzversicherungen.[26]) Man hat in diesem Zusammenhang auch den Vorschlag gemacht, eine Kilometerversicherung[27]) einzuführen, d. h. die Prämie nach den abgefahrenen Streckenkilometern zu berechnen. Eine Kursversicherung in der Art, daß der Vn. sich für eine oder mehrere Wochen oder für einen oder mehrere Monate versichern kann, ist schon im heute geltenden Prämientarif vorgesehen.[28])

Die Berechtigung und Notwendigkeit einer Kurzversicherung ist unstreitig. Es gibt Kraftfahrer, die nicht das ganze Jahr fahren und für die die Zahlung einer vollen Jahresprämie unbillig wäre. Ich verweise nur auf die vielen Motorradfahrer, die schon der Witterung wegen nur den Sommer über das Fahrzeug benutzen; dies gilt auch für viele Automobilisten. Wenn diese Halter sich nicht für ein Jahr versichern wollen, so stehen dieser Lösung im Hinblick auf die zu den §§ 38 und 39 VVG. vorgesehene Regelung keine Bedenken entgegen. Der Versicherer teilt den Ablauf des Vertrages der Zulassungsbehörde mit, die dann in längstens einem Monat das Fahrzeug aus dem Verkehr zu nehmen hat. Gleiches gilt auch bei einer kurzen Versicherungszeit, sei es auch nur für eine Woche oder mehrere Tage. Nur muß es sich um eine ununterbrochene Versicherung handeln.

Bei dem auf Einführung einer Kilometer- oder Wochenendversicherung gerichteten Vorschlag ging man von dem Gedanken aus, daß die Fahrer, die im Jahr nur sehr wenig fahren, im Interesse des Kraftverkehrs und aus Billigkeitsgründen nicht dieselbe Prämie zahlen könnten, wie ein Reisender, der vielleicht weit über 50 000 km im Jahre zurücklegt. Diese Wenigfahrer sollen auch ein geringeres Risiko darstellen. Bei der Kilometerversicherung denkt man dabei an eine Mindestversicherung von etwa 5000 km. Bei Mehrbedarf wäre die Versicherung durch weitere Zusatzversicherungen zu ergänzen. Wenn man den durchaus bestrittenen Satz, daß ein Wenigfahrer ein subjektiv geringeres Risiko bildet,[29]) zugrunde legt, und als richtig anerkennt, so ist diese Lösung gerecht. Der Fahrer wäre somit ständig versichert. Eine weitere Voraussetzung ist ein billiger Kilometerzähler, der gegen beabsichtigte wie unbeabsichtigte Störungen gefeit ist[30]) und im allgemeinen einen geringen Aufwand erfordert.[31])

---

25) Schwamm NZfV. 1935, S. 1002/3; Sieghold NZfV. 1936, S. 987. Diese wurde in England erwogen; Schötzau S. 222.

26) Engert NZfV. 1936, S. 882; Sieghold NZfV. 1936. S. 987; Schötzau S. 222; Egeler NZfV. 1935, S. 388, S. 933; Stecher NZfV. 1935, S. 864; Homann NZfV. 1935, S. 974; Tamm NZfV. 1935, S. 974; Schwamm NZfV. 1935, S. 1002; Greysen NZfV. 1935, S. 1147 ff.; S. 1350.

27) Stecher NZfV. 1935, S. 864; Homann NZfV. 1935, S. 974; Tamm NZfV. 1935, S. 974. Eine Kilometerversicherung soll in Frankreich bereits bestehen. Stecher und Homann, a. a. O.

28) Eine Woche kostet 10 %, 2 Wochen 15 %, 1 Monat 20 % und 8 Monate 90 % der Jahresprämie.

29) Dr. Tamm (S. 974) führt aus, daß die Auffassung, weniger benutzte Fahrzeuge wären in geringerem Maße gefährlich, von einer zu äußerlichen Betrachtung des Kraftfahrzeugrisikos ausgehe. Das Verhältnis von Gefahr und zeitlicher Benutzung der Fahrzeuge sei eher umgekehrt. Die Gefahrenmöglichkeit werde auch vom Fahrer verwirklicht, wobei Erfahrung, Umsicht und Fahrgeschicklichkeit, die mit der mehr oder weniger häufigen Benutzung eng zusammenhingen, ausschlaggebend seien. Ebenso Schwamm NZfV. 1935, S. 1002 und Greysen NZfV. 1935, S. 1350.

30) Schwamm NZfV. 1935, S. 1003.

31) Greysen NZfV. 1935, S. 1147 ff.
Selter NZfV. 1935, S. 360/61 bejaht die Möglichkeit, einen billigen gegen jede

Die Wochenendversicherung kann bei der Einführung einer ZV. keine Berücksichtigung finden. Der Halter ist bei ihr nur an bestimmten Tagen versichert. Wer gewährleistet aber, daß das Fahrzeug nicht auch an anderen Tagen benutzt wird? Die Zulassungsbehörde kann nicht jeden Montag bis Samstag alle Kennzeichen einziehen.

Selbstbehalt

Die Frage des sogen. Selbstbehalts[32]) soll nicht ausführlich behandelt werden. Es handelt sich hierbei um eine allgemeine versicherungsrechtliche Angelegenheit, die daher nur indirekte Beziehungen zur ZV. aufweist. Unter Selbstbehalt versteht man eine Bestimmung, nach der ein Teil des Schadens von einem oder allen Schadenersatzpflichtigen zu tragen ist. Streitig ist, wer von den Ersatzpflichtigen den Anteil tragen soll, ob Fahrer oder Halter,[33]) ob die Beteiligung abhängen soll vom Verschulden,, oder ob die Verursachung genügt,[34]) endlich, inwieweit die Beteiligung auf die Art des Schadens (Personen- oder Sachschaden)[35]) zu beschränken ist. Die Beteiligung kann in Form einer festen, im Voraus bestimmten Summe[36]) oder prozentual[37]) bis zu einer Höchstsumme[38]) oder gar unbeschränkt[39]) erfolgen.

Man verspricht sich von der Beteiligung einen erzieherischen Einfluß, da trotz der bestehenden Haftpflichtversicherung noch zu jedem Schaden eine finanzielle Beihilfe geleistet werden muß.

So ansprechend dieser Gedanke auch ist, eine Selbstbeteiligung bietet außerordentliche Schwierigkeiten.

Versicherung gegen Prämie bedeutet für den Vn., an Stelle der ungewissen Schadensmöglichkeit eine Ausgabe in fest bestimmter Höhe zu setzen. Man kann jedoch bei einem Selbstbehalt nie voraussehen, was zu bezahlen ist. Selbst bei fester Summe kennt man die Zahl der Unfälle nicht, und daher bleibt eine Ungewißheit trotz der Versicherung bestehen. Einige aufeinanderfolgende Schäden können dem Pflichtigen hohe Lasten auferlegen. Auch ist eine allgemeine Selbstbeteiligung nicht geeignet, den Versicherungsgedanken der Allgemeinheit näher zu bringen. Wer soll den Selbstbehalt tragen?

Die wirklichen Schwierigkeiten beginnen erst im Schadensfalle. Die Art und Weise der Schadensregulierung steht nach dem Versicherungsvertrag im Ermessen des Vrs., er kann insbesondere einen Vergleich mit dem Schadensersatzberechtigten schließen. Hieraus könnte sich für den zur Leistung des Selbstbehalts Verpflichteten ein Anlaß zur Unzufriedenheit ergeben. Schließt z. B. die Gesellschaft mit dem Geschädigten einen Vergleich in Höhe von 1000.— RM., so müßte der Pflichtige bei einer Beteiligung von 10 %

Störung gefeiten Kilometerzähler einzubauen.

32) Chouvy S. 26. Vorschlag Coty von 1929; Perraud-Charmantier in L'Assureur Conseil von Sept. 1933, über Luxemburg in L'Argus 1929, S. 1431.

Schellenberg NZfV. 1935, S. 812/13; Lintz NZfV. 1935, S. 853; Greysen NZfV. 1935, S. 1349; 1936, S. 822; Lübcke NZfV. 1936, S. 883; Wenzel NZfV. 1936, S. 530; Renfer NZfV. 1936, S. 960; Sieghold NZfV. 1936, S. 986; Werlin NZfV. 1936, S. 886; Weil NZfV. 1936, S. 884; Engert NZfV. 1936, S. 882; Heyn NZfV. 1936, S. 1218; Peyer S. 97; Bauerreis S. 64. Die Deutsche Volkswirtschaft vom 21. 6. 1936; DAZ. vom 9. 7. 1936.

33) Greysen NZfV. 1935, S. 1349.

34) Sieghold NZfV. 1936, S. 986.

35) Lintz NZfV. 1935, S. 853.

36) Vgl. Schellenberg NZfV. 1935, S. 812 ff.

37) Chouvy S. 26; Bauerreis S. 64.

38) So Luxemburg, vgl. Perraud-Charmantier in L'Assureur Conseil von Sept. 1933.

39) Vorschlag in Belgien; vgl. Perraud-Charmantier in L'Assureur Conseil vom Sept. 1933; Chouvy S. 26, Nr. 48/49.

100.— RM. zahlen. Dieser wird aber häufig mit der getroffenen Regelung unzufrieden sein, da er annimmt, es wäre eine günstigere Regulierung, die auch ihm zugute gekommen wäre, möglich gewesen. Heute schon machen Vn. und Fahrer häufig unrichtige Angaben aus Angst vor Strafe. Diese Tendenz wird durch eine Selbstbeteiligung noch verstärkt werden. Die Gesellschaften glauben auf Grund solcher Mitteilungen, den Anspruch abwehren zu können. Stellt sich später die wahre Sachlage heraus, so sind erheblich höhere Kosten entstanden. Durch die Beteiligung wird das Verhältnis zwischen Vn. und Vr. nicht gebessert.

Im Interesse des Geschädigten läge es, wenn trotz Selbstbehalts die Gesellschaft den ganzen Schaden zu decken hätte und in Höhe der Beteiligung auf einen Rückforderungsanspruch gegen den zur Beteiligung Verpflichteten angewiesen wäre. Jedoch würde dies den Gegensatz zwischen Vr. und Vn. noch verschärfen. Bei guten Kunden müßte Rücksicht genommen werden, andere aber hätten zu zahlen. Ein Versicherungsunternehmen, das nicht leicht verzichtete, würde seine Kunden verlieren. In der Selbstbeteiligung liegt auch ein Anreiz zur Führerflucht. Ein Selbstbehalt ist in Deutschland bereits zweimal eingeführt worden, wurde aber in beiden Fällen bald wieder aufgehoben.[40]) Es ist deshalb mit der Einführung der ZV. eine obligatorische Selbstbeteiligung nicht zu verbinden.[41])

Ratenzahlung

Eine ebenfalls mit der ZV. nur allgemein zusammenhängende Frage ist die der Ratenzahlung.[42]) Bei der Erörterung der §§ 38, 39 VVG. wurde bereits ausgeführt, daß die Aushändigung des „Versicherungsausweises" den materiellen Beginn der Versicherung bedeutet. Die Gesellschaft ist zur Zahlung verpflichtet und kann sich nur gemäß § 39 VVG. befreien. Dies gilt auch bei Vereinbarung von Ratenzahlungen, da es lediglich auf die Aushändigung des „Versicherungsausweises" ankommt.

Nun wird es im Hinblick auf viele nicht sehr zahlungsfähige Halter häufiger vorkommen, daß diese die Zulassung eines Fahrzeugs zum Verkehr betreiben, aber die Prämien nicht oder nur z. T. sofort entrichten können. Für die erste Zahlung muß auch eine Bestimmung zugunsten der Vr. möglich sein. Läßt das Versicherungsunternehmen den materiellen Versicherungsbeginn durch Ausstellung und Aushändigung des „Versicherungsausweises" zu, verlangt aber die erste Zahlung erst an einem späteren Zeitpunkt, so muß die Gesellschaft das Recht haben, im Falle des Ablaufs der Frist ohne Zah-

40) Greysen NZfV. 1936, S. 822.

41) Österreich hat bei der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung eine zwangsweise Selbstbeteiligung eingeführt. § 1 der Verordnung des Bundeskanzleramtes vom 5. Mai 1925 betr. die Haftpflichtversicherung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen lautet:

„Die Versicherten haben Schäden bis zu 100 Schillingen in vollem Ausmaße und von höheren Schäden 10 %, mindestens aber 100 Schillinge, ohne Anspruch auf Ersatz durch den Vr. selbst zu tragen. Das Ausmaß der Schäden, das der Versicherte selbst zu tragen hat, kann durch Vereinbarung erhöht werden."

Die Schweiz kennt einen Selbstbehalt nur auf Begehren des Versicherten. Auch darf das Versicherungsunternehmen den Selbstbehalt dem Geschädigten nicht entgegenhalten. In der Praxis findet die Selbstbeteiligung, die bei einem Betrage von 100 Franken nur 3 % Prämienrabatt ausmacht, kaum Anwendung. Renfer NZfV. 1936, S. 960.

42) In der Schweiz will man dem Wunsch nach einer Ratenzahlung in der Art entgegenkommen, daß in Zukunft zwei Raten vorgesehen werden, 40 % sind im ersten Quartal, 60 % am 1. Mai zu zahlen. Es wird ein Zuschlag für Mehrarbeit erhoben, bei Automobilen 5 Franken, bei Motorrädern 3 Franken. Renfer NZfV. 1936, S. 961.

lungseingang nicht nur gemäß § 39 VVG. vorzugehen, sondern auch wegen der an Geschädigte geleisteten Zahlung beim Vn. Rückgriff zu nehmen.[43]) Es besteht kein Bedürfnis, den Vn. hiergegen zu schützen, da dieser nicht einmal die erste Zahlung geleistet hat. Diese Regelung wird auch den Vn. zu einer pünktlichen Zahlung veranlassen.

Ebenso muß der Vr. sich an den Vn. halten können, wenn nach Ablauf des Vertrages in der einmonatigen Frist sich ein Unfall ereignet, für den die Gesellschaft einzustehen hat, eine Kaution aber nicht gegeben wurde.

Prämienrückgewähr

Es sei noch erwähnt, daß die Schweiz eine Prämienrückgewähr[44]) für schadenfreien Verlauf eingeführt hat.[45]) Man verspricht sich von dieser Maßnahme ein Interesse des Kraftfahrers an einem günstigen Verlauf und damit eine Hebung der Moral.[46]) Dieser Bonus findet bereits weitgehende Verwendung in der englischen Kraftfahrzeugversicherung.[47]) Dort erfolgte seit 1932 eine Staffelung in der Prämienherabsetzung. Der Vn. erhält nach einem Jahre ohne Unfälle 10 %, nach einem weiteren 15 % und im dritten sogar 20 % Rabatt.[48])

Bedenken erheben sich insofern, als bei einem Einschluß der Bagatellschäden in die ZV. ein kleiner oder mehrere sehr kleine Unfälle nicht angemeldet werden und der Vn. diese aus eigener Tasche bezahlt, um den Bonus zu bekommen. Erfolgt im selben Versicherungsjahr ein größerer Schaden, so kann der Vn. unter Umständen gegen den Vr. keine Ansprüche mehr durchsetzen, etwa wegen Verletzung der Anzeigepflicht. Da aber der Vn. diese Gefahr ohne zwingenden Grund auf sich nimmt, sind die Bedenken nicht so schwerwiegend, daß von einer Prämienrückgewähr abgesehen werden müßte.

Wir haben gezeigt, daß die gegen die ZV. vorgebrachten Einwände für uns in Deutschland nicht gelten. Die Mängel können durch besondere Durchführungsbestimmungen beseitigt werden. Nur der Einwand, der Geschädigte erhielte trotz bestehender ZV. nicht immer einen Ersatz, bleibt teilweise bestehen. Der Dritte erhält beispielsweise nichts von der Versicherung, wenn der Fahrer in stark angetrunkenem Zustande oder ohne Führerschein mit Wissen und Willen des Vns. fährt; ebenso bei erheblicher Gefahrerhöhung, oder, wenn trotz der vorgesehenen Regelung die Obliegenheiten nicht erfüllt werden. Weiter ist der Versicherer von der Leistung befreit, wenn nach Ablauf der einmonatigen Frist zur Rücknahme der Zulassung ein Kraftfahrzeug noch am öffentlichen Verkehr teilnimmt, oder bei einer unverschuldeten Schwarzfahrt ein Schaden angerichtet wird. Hinzu kommt noch der wegen Kollusionsgefahr ausgeschlossene Personenkreis.

Wir wollen aber erreichen, daß möglichst jeder durch ein Kraftfahrzeug verursachte Schaden, der einen Ersatzanspruch begründet, im Rahmen des sozial Notwendigen wieder gutgemacht wird. Dieses Ziel kann jedoch durch eine ZV. nicht völlig verwirklicht werden. Daher ist zu erörtern, wie auch die Fälle, in denen die ZV. keinen Ersatz sichert, erfaßt werden können.

---

43) Über Rückgriff siehe Schüller ZfVW. S. 364; Dänemark gibt schon bei grobfahrlässigem Verhalten des Vns. einen Rückgriff; Hanel, Assekuranz-Jahrbuch S. 240.
Über England vgl. L'Argus vom 3. 2. 1935.

44) Vgl. Goberville S. 14; Wenzel NZfV. 1935, S. 974; Kersten NZfV. 1935, S. 1118.

45) NZfV. 1936, S. 913.

46) Kühfuß NZfV. 1936, S. 911.

47) Stecher NZfV. 1935, S. 864.

48) Bei uns macht vor allem die Privatkrankenversicherung von dieser Art der Rückgewähr Gebrauch.

§ 7 Der Fonds als Mittel zur Ergänzung der Zwangshaftpflichtversicherung

Hier ist an die Errichtung eines Fonds zu denken, aus dem in diesen Fällen eine Zahlung zu leisten wäre.[1]) Der Gedanke eines zusätzlichen Entschädigungsfonds hat bereits in der Tschechoslowakei Verwirklichung gefunden.[2])

Da die tschechoslowakische Regelung erst seit 1935 besteht, und mir bisher keine Schriften über den Entschädigungsfonds bekannt geworden sind, kann hierauf nicht näher eingegangen werden.

In Frankreich ist der Fonds zwar noch nicht gesetzlich eingeführt, aber seit 1907[3]) sind ständig Vorschläge zu einem „fonds de garantie" eingereicht und beraten worden.[4]) Da mir sowohl diese Entwürfe als auch die einschlägige Literatur zugänglich waren, wird im folgenden auf diese Vorschläge näher eingegangen werden.

Es besteht allerdings ein Unterschied zwischen dem vorgeschlagenen zusätzlichen Fonds und dem „fonds de garantie". Der zusätzliche Fonds soll neben der ZV., der französische Fonds neben der freiwilligen Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung bestehen.

Bei der Erörterung des in Deutschland zu schaffenden Fonds genügt im allgemeinen eine Verweisung auf den Vorschlag Cels.[5]) Dieser ist einer der bekanntesten und enthält alle wesentlichen Punkte der anderen Vorschläge.

Welche Schäden?

Welche Schäden sollen von dem Fonds gedeckt werden? Häufig ist vorgeschlagen worden, die Zahlungen auf Personenschäden zu beschränken, um eine zu starke Belastung des Fonds zu vermeiden.[6]) Der Fonds soll also nur bei Verletzung oder Tod einer Person, niemals aber bei Sachschäden in Anspruch genommen werden können. Diese Einschränkung ist nicht gerechtfertigt. Ein völliger Ausschluß der Sachschäden wäre nicht billig. Im Einzelfall können diese den Betroffenen empfindlich schädigen und einen größeren Verlust bedeuten als einen Körperschaden. Daher sind Personen und Sachschäden aus dem Fonds zu ersetzen.[7])

Allerdings kann man den Fonds nur bei Schäden, die durch bestimmte Fahrzeuge verursacht werden, in Anspruch nehmen.[8]) Da er als Zusatzmaßnahme zur ZV. gedacht ist, kommen somit auch nur die der zwangsweisen

---

1) Der Reichsausschuß hat die Bildung eines „Unterstützungsfonds" erörtert, aus dem gegebenenfalls Zahlungen zu leisten sind. Er denkt hierbei insbesondere an den Fall der unverschuldeten Schwarzfahrt. Ullrich Bericht S. 25.

2) Gesetz vom 26. 3. 35 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, § 64 und Reg. VO. vom 19. 10. 1935 zur Durchführung des Gesetzes vom 26. 3. 1935, § 123. Das Gesetz spricht von einem „Fonds zur Unterstützung bei Unfällen durch Kraftfahrzeuge".

3) Chouvy S. 90 Nr. 228 und Anm. 2.

4) Chouvy S. 90 ff.; Goberville S. 45 ff.

5) Doc. parl. Chambre des Députés, Session ord. vom 19. Juni 1931, Nr. 5249, S. 1029, siehe Anhang.

6) Cels Art. premier: „Causé à une personne".
Eine weitere Einschränkung: Beaulien estime que le fonds de garantie ne devrait intervenir que pour le accidents ayant entraîné la mort ou une incapacité de travail permanente partielle. Vgl. Chouvy S. 242, Anm. 16; de Beaulieu in L'Argus vom 26. 4. 1931, S. 603.

7) Der Reichsausschuß macht ebenfalls in dieser Hinsicht keine Einschränkungen. Ullrich Bericht G. 25.

8) Cels Art. premier.

Versicherung unterliegenden Fahrzeuge in Betracht. Fahrräder fielen z. B. nicht darunter.

Der Zweck des zusätzlichen Fonds verlangt keineswegs, daß die Entschädigung zur völligen Wiedergutmachung führen muß. Es genügt, wenn durch die Zahlung unbillige Härten vermieden werden. Hierbei ist an eine Leistung in Höhe der von der Sozialversicherung vorgesehenen Beträge zu denken.[9]) Auch erscheint es nicht einmal wünschenswert, dem zusätzlichen Fonds eine weitere Ausdehnung zu geben. Keineswegs müssen auch alle nur irgendwie im Straßenverkehr zu Schaden gekommene Personen entschädigt werden. Die Folgen einer derartigen Staatsbürger-Unfallversicherung, denn diese wäre das Ergebnis einer solchen Ausdehnung, wären nicht abzusehen.

Aus denselben Erwägungen ist die vorgeschlagene „Reichsausgleichskasse für Verkehrsunfälle",[10]) aus der jeder im Straßenverkehr unverschuldet Geschädigte in voller Höhe entschädigt werden soll, abzulehnen.

Während bei einer ZV. jeder Geschädigte im Rahmen der Versicherung Ersatz seines Schadens erhält, ist dies bei einem Fonds nicht erforderlich. Aus dem Charakter des Fonds als einer Fürsorgemaßnahme erhellt, daß nur diejenigen eine Leistung erlangen, für die ein Ersatz des erlittenen Schadens sozial notwendig ist. Nur wenn die Tragung des Schadens durch den Betroffenen eine unbillige Härte darstellen würde, kann der Fonds in Anspruch genommen werden. Andererseits soll der Schädiger nicht durch die Zahlung aus dem Fonds seiner Verpflichtung ledig werden, er muß den gezahlten Betrag erstatten.

Fürsorgemaßnahme

Zur Inanspruchnahme des Fonds ist außerdem ein zwischen dem Geschädigten und Schädiger ergangenes rechtskräftiges Zivilurteil erforderlich.[11]) Aber nicht jedes vom Geschädigten erlangte Urteil kann genügen. Bei den heutigen Prozeßmaximen ist es möglich, ein materiell unrichtiges Urteil zu erlangen, insbesondere bei übereinstimmendem Zusammenwirken zwischen Kläger und Beklagten. Der Fonds muß daher ein zwischen den Parteien ergangenes Urteil ablehnen können, wenn der Verdacht besteht, das Urteil sei unrichtig. Dies wäre z. B. anzunehmen, wenn der Beklagte ohne Benachrichtigung seiner Versicherungsgesellschaft einen Anspruch anerkennt oder ein Versäumnisurteil gegen sich ergehen läßt. Das Urteil könnte dagegen nicht abgelehnt werden, wenn es in einem ordentlichen Verfahren unter Mitwirkung des Versicherungsunternehmens[12]) erlangt wurde, dieses aber später die Leistung aus Gründen verweigert, die auf die Entscheidung keinen Einfluß ausüben konnten, wenn z. B. der Versicherer sich auf die Nichtigkeit des Vertrages beruft.

Andererseits muß der Fonds auch das Recht haben, die verlangte Zahlung ohne Vorlage des rechtskräftigen Urteils zu leisten. Es sind Fälle denkbar, in denen es nur unnötige Kosten verursachen würde, auf der erforderlichen Entscheidung zu bestehen, so z. B., wenn nach einwandfreiem, von der Polizeibehörde festgestelltem Sachverhalt, der Anspruch gegen den Schädiger besteht.

---

9) Ullrich Bericht S. 25.
Cels Art. 2 sieht vor, daß der fonds de garantie nur in Höhe der vorhandenen Mittel zahlen soll. Es wird also nicht in jedem Falle eine volle Entschädigung gewährleistet. Vgl. hierzu Chouvy S. 117, Nr. 308.

10) Trendel DAR. vom 15. Juli 1935. Vgl. auch Jannott 1937, S. 27.

11) Cels Art. 2.

12) Eine solche käme auf Grund Streitverkündung in Betracht.

Die Entscheidung, ob im Einzelfalle ein Urteil nicht anerkannt werden soll, oder ohne Urteil eine Zahlung zu leisten ist, muß dem pflichtgemäßen Ermessen der Vertretung des Fonds überlassen bleiben.

Speisung

Über die Frage der Speisung des Fonds ist man sich in keiner Weise einig.[13]) Es sind hierzu die verschiedensten Anregungen ergangen. Cels hat vorgeschlagen:[14])

ein Zwangsgeld (contribution) zu Lasten der Kraftfahrer zu erheben. Die mit der Einziehung der Autosteuer befaßten staatlichen Stellen sollen mit der Beitreibung beauftragt werden. Das Zwangsgeld ist proportional zu diesen Steuern zu erheben. Die Höhe ist jährlich im Verordnungswege festzusetzen, darf aber nie 2 % der Autosteuern übersteigen. Für die ersten beiden Jahre der Errichtung des Fonds sind 2 % zu entrichten.

Außerdem sollen die Urheber von Personenschäden zu einer Sonderleistung herangezogen werden. Jede zivil- oder strafrechtliche Verurteilung gibt das Recht zur Erhebung eines Zwangsgeldes. Dieses ist der Höhe nach gestaffelt. Liegen weder grobe Fahrlässigkeit noch ein Wiederholungsfall vor, so sind 5 % der nach dem Zivilurteil zu zahlenden Summe dem Fonds zuzuweisen. Dieser Betrag ist für Automobilisten auf 2000, für Motorradfahrer auf 250 Franken begrenzt.

Im Wiederholungsfalle oder bei grober Fahrlässigkeit erhöht sich der zu zahlende Betrag für Automobilisten bis zu 4000, für Motorradfahrer bis zu 500 Franken.

Ein anderer Vorschlag sieht die Speisung des „fonds de garantie" durch eine Zahlung in Höhe von 5 % des Schadensbetrages vor.[15]) Auch Zuschläge zum Benzin, Öl und Gummi,[16]) eine Geldstrafe bis zu 300 Franken, wenn ein verursachter Unfall nicht innerhalb von 24 Stunden gemeldet wird,[17]) sowie ein Zuschlag von 25 % auf alle Versicherungsprämien, die mit dem Kraftfahrzeug in Verbindung stehen[18]) sind schon als Speisungsgrundlage des Fonds vorgesehen worden.

Die Tschechoslowakei speist ihren Entschädigungsfonds durch besondere Abgaben. Alle Vn., deren Versicherung versagt hat, werden bis zu einer Höchstsumme von 3 Jahresprämien herangezogen. Außerdem ist eine Zahlung der Vr. in Höhe von 1 % der Nettoprämie aus dem Zwangshaftpflichtgeschäft dem Fonds zuzuführen.[19]/[20])

Die von Cels vorgesehene Erhebung des Zwangsgeldes zu Lasten der Kraftfahrer wäre eine neue Steuer. Diese ist im Interesse des Kraftverkehrs zu vermeiden.

Eine 5 %ige Leistung des Schadensbetrages hätte den Nachteil, daß die Kraftfahrer gewärtig sein müßten, erhebliche Summen zu zahlen. Diese einseitige Belastung ist ungerecht und würde nicht zur Motorisierung beitragen, sondern im Gegenteil, wegen ihrer ungewissen Höhe, sich hemmend auswirken.

---

13) Vgl. Ullrich Bericht S. 25.
14) Art. 3, 4 u. 9. s. Anhang.
15) Vgl. Goberville S. 45.
16) Loup S. 295; s. auch Chouvy S. 109, Nr. 284.
17) Vgl. Goberville S. 45.
18) L'Argus vom 14. 1. 1934.
19) Gesetz vom 26. 3. 1935, §§ 62, 63, 64, 65 und Regierungsverordnung vom 19. Okt. 1935, § 124.
Schüller S. 363; Jannott 1937, S. 27.
20) Der Reichsausschuß will die Versicherungsgesellschaften mit einem Teile des etwaigen Gewinns aus der ZV. heranziehen. Ullrich Bericht S. 26.

Die Speisung durch einen Zuschlag zum Brennstoff, Öl und Gummi belastete ebenfalls nur einen Teil der Volksgenossen, nämlich die Kraftfahrer. Das ist unbillig und daher nicht angängig.[21]) Gleiches gilt von einem 25%igen Zuschlag zu allen mit dem Auto im Zusammenhang stehenden Versicherungsprämien, die der Vn. zu tragen hätte.

Was den Vorschlag einer Strafe für die Nichtmeldung eines Unfalls anlangt, so würde voraussichtlich das Reichsjustizministerium diese Geldstrafen nicht freigeben.[22])

Die in der Tschechoslowakei vorgesehene Speisung macht ebenfalls die Kraftfahrer zu den alleinigen Trägern des Fonds. Auch hier erfolgt die Zahlung allein durch die Kraftfahrer, deren Versicherung versagte, denn die von den Gesellschaften zu leistende Zahlung wird letzten Endes von den Vn. getragen.

Zusammenfassend läßt sich sagen: Alle zur Speisung des Fonds ergangenen Vorschläge kranken daran, daß sie nur einem Teil der Bevölkerung, nämlich den Kraftfahrern, eine Leistung auferlegen. Die bisher erörterten Vorschläge können daher bei uns nicht berücksichtigt werden. Aus dem Charakter des Fonds als einer Fürsorgemaßnahme, die im allgemeinen Interesse liegt und aus der Tatsache, daß jeder einmal in die Lage kommen kann, den Fonds in Anspruch zu nehmen, ergibt sich, daß a l l e zur Unterhaltung des Fonds beisteuern müssen. Hierdurch käme die Verbundenheit aller Verkehrsteilnehmer zu einer Gefahrengemeinschaft, gleichgültig in welcher Weise die Teilnahme am Verkehr erfolgt, sei es als Fußgänger oder als Kraftfahrer, zum Ausdruck.

Eine andere Frage ist die: soll jeder gleichviel zur Speisung des Fonds beisteuern oder soll m. a. W. eine Staffelung nach Vermögen oder Einkommen erfolgen? Jeder Geschädigte wird nur Leistungen in begrenzter Höhe aus dem Fonds erlangen können. Voraussetzung einer Zahlung ist stets die soziale Notwendigkeit. Ein Bemittelter darf daher nie eine Leistung aus dem Fonds erhalten. Trotz dieser Sachlage ist seine Beteiligung an der Speisung des Fonds nicht unbillig, da er in dem Augenblick seiner Mittellosigkeit einen Anspruch erlangen kann. Es wäre jedoch unbillig, größere Zahlungen von einem Bemittelten zu verlangen, da er im Falle einer Mittellosigkeit nie eine höhere Leistung aus dem Fonds erwarten kann, als jeder andere in gleicher Lage.

Der von jedem einzelnen zu zahlende Betrag wird sehr gering sein, und diese Belastung steht in keinem Verhältnis zu dem mit dem Fonds bezweckten Ergebnis.

Der Fonds soll Aufgaben erfüllen, die eigentlich der öffentlichen Fürsorge obliegen. Der Staat könnte daher durch Verzicht auf die durch die ZV. eingehenden Steuern einen Zuschuß leisten.[23])

Man hätte dem Fonds eine eigene selbständige Rechtspersönlichkeit zu verleihen.[24])

Verwaltung

Da der Fonds soziale Aufgaben erfüllt, könnte man daran denken, ihn von einer Stelle verwalten zu lassen, die in dieser Hinsicht qualifiziert ist, wie z. B. die NSV. oder die DAF.

---

21) Die Speisung des Fonds allein „den Versicherungsunternehmen, d. h. der Gemeinschaft der Kraftfahrzeughalter aufzubürden," hält auch der Reichsausschuß für ungerecht. Ullrich Bericht S. 25.

22) Ullrich Bericht S. 25.

23) Ullrich Bericht S. 25.

24) So Tschechoslowakei, Gesetz vom 26. 3. 1935, § 64.

Richtiger aber ist es, die Leitung einem Verwaltungsrat zu übertragen, der mit dem Versicherungs- und Kraftfahrwesen vertraut ist. Dieser ist aus Bevollmächtigten der zur Haftpflichtversicherung zugelassenen Gesellschaften zu bilden[25]) und hat ehrenamtlich tätig zu sein. Dem Verwaltungsrat unterliegt die Regelung über den Sitz und die Organisation.

Die Einführung der ZV. und des zusätzlichen Fonds genügt allen sozialen Anforderungen. Soweit die ZV. eingreift, und dies ist in der überwiegenden Zahl aller Schäden der Fall, wird der Dritte fast stets in voller Höhe seine Entschädigung erhalten. Hiermit ist das soziale Ziel sogar überschritten. In allen anderen Fällen wird durch Eintreten des zusätzlichen Fonds jede unbillige Härte vermieden.

25) Vgl. die tschechoslowakische Regelung § 123 der Reg. VO. vom 19. Okt. 1935 zur Durchführung des Gesetzes vom 26. März 1935 über den Verkehr von Kraftfahrzeugen.

Reichsausschuß für Versicherungswesen der Akademie für Deutsches Recht.

Entwurf

eines Rahmengesetzes betr. Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter.

§ 1. Der Halter eines Kraftfahrzeugs ist verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden, die durch das Kraftfahrzeug angerichtet werden, abzuschließen und aufrechtzuerhalten. Der Führer des Kraftfahrzeugs hat sich darüber Gewißheit zu verschaffen, daß der Halter des Fahrzeugs nach Satz 1 versichert ist.

Kraftfahrzeuge im Sinne des Abs. 1 sind alle Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngeleise gebunden zu sein.

§ 2. Den Mindestumfang des Versicherungsschutzes bestimmt der Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichswirtschaftsminister; dabei sind die Belange des Geschädigten ausreichend zu wahren.

§ 3. An der Entschädigungsforderung des Versicherungsnehmers hat der Dritte (Geschädigte) wegen des ihm gegen den Versicherungsnehmer zustehenden Anspruchs ein Pfandrecht. Das Pfandrecht entsteht, sobald das den Dritten schädigende Ereignis eintritt.

§ 4. Der Nachweis über das Bestehen einer gemäß § 1 abgeschlossenen Haftpflichtversicherung ist sowohl der Zulassungsbehörde als auch den zuständigen Polizeiorganen gegenüber durch einen „Versicherungsausweis" jederzeit zu erbringen. Der Versicherungsausweis ist auf allen Fahrten mitzuführen.

§ 5. Die Bestimmungen des § 1 Abs. 1 finden auf Reich, Länder und Gemeinden sowie auf die NSDAP keine Anwendung. Der Reichsverkehrsminister kann weitere Ausnahmen zulassen.

Unberührt bleiben die Bestimmungen über die Versicherungspflicht nach der Verordnung vom 21. 12. 1933 betreffend Haftpflichtversicherung der Autofahrlehrer, dem Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. 12. 1934 und dem Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. 6. 1935.

§ 6. Mit Gefängnis bis zu einem Jahre und mit Geldstrafe bis zu 10 000 RM oder mit einer dieser Strafen wird der Halter bestraft, der den Gebrauch eines Kraftfahrzeugs auf öffentlichen Wegen oder Plätzen gestattet, für das kein Haftpflichtschutz im Sinne des § 1 besteht, oder der vorsätzlich bewirkt, daß der Schutz ganz oder teilweise unwirksam wird.

Die gleiche Strafe trifft den, der auf öffentlichen Wegen oder Plätzen ein Kraftfahrzeug führt, dessen Halter nicht im Sinne des § 1 versichert ist; die Strafe tritt nicht ein, wenn er selbst Haftpflichtversicherungsschutz im Sinne des § 1 hat.

Neben der nach Abs. 1 oder Abs. 2 verwirkten Strafe kann der Kraftfahrzeugschein (betreffend Zulassung des Fahrzeugs) und der Führerschein von dem Gericht oder den zuständigen Verwaltungsbehörden auf Zeit oder dauernd eingezogen werden.

Wer den Bestimmungen des § 4 zuwiderhandelt, wird mit Geldstrafe bis zu RM 150 oder mit Haft bestraft.

§ 7. Für die bei Inkrafttreten des Gesetzes bereits zugelassenen Kraftfahrzeuge ist der Nachweis über das Bestehen einer Versicherung gemäß § 1 des Gesetzes innerhalb einer vom Reichsverkehrsminister zu bestimmenden Frist der Zulassungsbehörde gegenüber zu erbringen, widrigensfalls der Kraftfahrzeugschein einzuziehen ist.

§ 8. Der Reichsverkehrsminister erläßt die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Rechts- und Verwaltungs-Verordnungen.

§ 9. Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

Belgien.

Projet de loi prescrivant l'obligation de l'assurance des véhicules automobiles den matière d'accidents.

Herausgegeben von der Association pour le défense des intérêts de l'automobile.

Article 1er.

Tout propriétaire d'un véhicule automobile portant une plaque d'immatriculation belge est tenuu de contracter auprès d'une Compagnie d'assurance agréée par le Roi une assurance de responsabilité civile couvrant tous dommages causés en tous lieux à des personnes et tous dommages causés en tous lieux à des choses par ce véhicule.

Le montant de cette assurance doit être au minimum de 500.000 francs par victime et au minimum de 2 millions de francs par sinistre, dégâts matériels et corporels compris.

Un arrêté royal déterminera la forme d'un contrattype dans lequel il sera notamment stipulé:

1° Que l'assurance couvre le dommage causé non seulement par le véhicule conduit, mais également par le véhicule abandonné;

2° Quelles personnes il faut entendre par tiers;

3° Que l'assurance couvre non seulement l'accident causé par le véhicule, mais également l'accident causé par son chargement;

4° Que l'assurance couvre la responsabilité civile aussi bien du propriétaire que du conducteur;

5° Que 10 % du dommage effectif et au maximum 5.000 francs par sinistre peuvent être récupérés par l'assurance sur l'assuré.

Article 2.

Lorsque la victime ou ses ayants droit auront obtenu un jugement ou un arrêt de condamnation coulé en force de chose jugée contre l'assuré, il leur sera loisible de réclamer paiement du montant de cette condamnation en principal, intérêts et frais à la Compagnie d'assurance, à condition de subroger dans leurs droits contre l'assuré la Compagnie d'assurance qu'ils mettront ainsi en cause.

Pour que cette action de la victime ou de ses ayants droit soit toutefois recevable contre la Compagnie d'assurance, il faudra que celle-ci ait été tenue au courant de l'action introduite par la victime ou ses ayants droit contre l'assuré. Il faudra donc que la victime ou ses ayants droit, huit jours francs au moins avant leur constitution de partie civile ou avant la date d'introduction de leur action devant un tribunal civil ou devant un tribunal de commerce, avisent par lettre recommandée la compagnie d'assurance de leur intention de faire le procès à l'assuré et que cet avis indique exactement quel est le tribunal devant lequel ils vont agir, ainsi que la date de l'audience introductive d'instance.

Article 3.

Un signe du même genre que le signe fiscal doit être apposé de façon apparente sur les véhicules. Il est fourni par les compagnies d'assurance et porte mention du nom et du siège de celle qui a assuré le propriétaire du véhicule, ainsi que de la date d'expiration de l'assurance en cours.

Le modèle de ce signe sera fixé par arrêté royal.

Les infractions aux dispositions du présent article sont passibles d'une peine de simple police.

Article 4.

Constituent un délit punissable d'une amende de 100 à 10.000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à un an:

1° Les dérogations à l'article 1er de la présente loi;

2° Le fait pour un conducteur de véhicule automobile de refuser de donner à la victime d'un accident qu'il aurait provoqué le nom de sa Compagnie d'assurance;

3° Le fait de ne pas aviser la Compagnie d'assurance de l'accident dont s'agit et ce dans un délai de trois jours.

Article 5.

Les sociétés ayant au moins vingt véhicules et au moins 20.000.000 de francs de fonds social peuvent être, sous certaines conditions à fixer par arrêté roval, autorisées par le ministre compétent à être leur propre assureur en tout ou en partie.

Cet arrêté royal fixera également les obligations de ces sociétés quant à l'apposition sur leurs véhicules du signe prescrit à l'article 3.

Article 6.

Un arrêté royal fixera les dispositions d'agréation des compagnies d'assurance.

Un arrêté royal fixera également les conditions imposées aux véhicules étrangers circulant en territoire belge, au point de vue de l'assurance.

Article 7.

Disposition transitoire. — Les compagnies d'assurance qui ne seraient pas agréées aux termes de la présente loi et qui auraient, antérieurement à la promulgation de celle-ci, assuré des propriétaires de véhicules automobiles contre les risques d'accidents causés à des tiers, sont tenues d'accorder la résiliation de ces polices d'assurance.

Article 8.

La présente loi entrera en vigueur six mois après sa publication.

Article 9.

Le ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution de la présente loi.

Frankreich.

Documents parlamentaires. Sénat Nr. 649 Session extraordinaire vom 20. Dezember 1934.

Proposition De Loi

tendant à assurer la réparation des dommages corporels causés aux tiers par les véhicules automobiles.

Article Premier.

Est interdite la circulation de tout véhicule automobile, assujetti à la déclaration prévue par l'article 23 du décret du 31 décembre 1922, dout le détenteur n'est pas valablement assuré dans les conditions fixées par la présente loi.

Le détenteur du véhicule est la personne physique ou morale au nom de qui le récépissé de déclaration est établi.

Art. 2.

L'assurance est contractée auprès d'une entreprise autorisée dans les conditions prescrites par l'article 27 de la loi du 9 avril 1898 concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail et par la loi du 17 mars 1905 sur le contrôle et la surveillance des sociétés d'assurance sur la vie.

Un décret rendu sur la proposition du Ministre du Travail fixera les détails d'organisation et le statut d'un Comité consultatif des assurances contre les accidents causés par les véhicules automobiles.

Art. 3.

L'assurance doit couvrir contre les risques de responsabilité civile résultant d'accidents corporels causés aux tiers, aussi bien le conducteur que le détenteur ou possesseur du véhicule et ce à concurrence des sommes fixées à l'article 4 ci-après.

Art. 4.

L'assurance obligatoire doit couvrir les montants minima suivants qui s'entendent nets de toute charge d'honoraires, de frais de procès et généralement de frais quelconques:

	francs
Voiture de tourisme avec ou sans remorque et voiture de place	300.000
Voiture de transport en commun public ou non public	500,000
Plus par place disponible pour le public	50.000
Camion de plus de 3 tonnes	500.000
Camion de 3 tonnes et au dessous	300.000
Plus par remorque	50.000
Motocyclette avec ou sans side-car	100.000

Art. 5.

Aussi bien pour l'assurance obligatoire en vertu de la présente loi que pour les assurances complémentaires de même risque, aucune déchéance ne peut être opposée par l'assureur au tiers lésé du fait:

a) De la personne du conducteur, sauf s'il n'a pas son permis de conduire ou s'il ne possède qu'un permis irrégulier.

Toutefois le contrat d'assurance pourra prévoir la déchéance dans les cas d'accidents causés par l'assuré en état d'ivresse ou par le fait volontaire de l'assuré ou par suite de rixes, de matchs, de concours, courses ou paris;

b) D'une mise en marche fortuite du véhicule sans conducteur;

c) D'un vice de construction du véhicule ou de sa remorque;

d) De l'emploi d'une remorque non prévue au contrat;

Toutefois dans ce cas l'assureur ne supportera qu'une part du donmage, proportionnelle aux primes qu'il a perçues par rapport à celles qu'il aurait dû percevoir.

e) D'une restriction contractuelle à la définition du tiers telle qu'elle résulte de l'article premier;

f) D'un manquement de l'assuré à ses obligations contractuelles relatives soit aux avis à donner à l'assureur après un sinistre soit à la procédure de règlement du sinistre;

g) D'un manquement de l'assuré aux obligations contractuelles dérivées de l'article 52 de la loi du 13 juillet 1930 sur le contrat d'assurances, la transaction entre l'assuré et les tiers sans le concours de l'assureur étant frappée de nullité;

h) D'une clause contractuelle laissant à la charge de l'assuré une partie de l'indemnité due en cas de sinistre.

Art. 6.

Les conditions générales des polices d'assurances délivrées en exécution de la présente loi sont soumises au visa du Ministre du Travail en vue de vérifier qu'elles sont conformes à ses dispositions.

Art. 7.

L'assureur peut être mis en cause soit directement par le tiers lésé, soit par le Ministère public, dans les conditions prévues à l'article 3 de la loi du 13 juillet 1930.

Art. 8.

La prochaine loi de finances règlera la question de la création d'une Caisse de garantie, ainsi que celles de sa gestion, des conditions de son fonctionnement et de la manière de l'alimenter.

Art. 9.

Les officiers de police judiciaire auxiliaires du Procureur de la République peuvent toujours requérir du détenteur du véhicule la preuve qu'il est assuré dans les conditions prévues par la présente loi.

Ils sont tenus de réclamer cette preuve au cours de toute enquête consécutive à une affaire dans laquelle le détenteur ou le conducteur du véhicule est demandeur ou défendeur, ou lorsque ce dernier a été l'objet d'un procès-verbal pour infraction délictueuse ou contraventionnelle, et, si cette preuve ne peut pas être fournie, d'engager les poursuites nécessaires en vue de l'application de la présente loi.

Art. 10.

Les infractions à la présente loi, qu'elles proviennent soit du détenteur du véhicule, soit du conducteur, sont punies d'une amende de 100 à 500 fr., la récidive d'une amende de 1.000 à 5.000 francs.

Le jugement pourra ordonner le retrait du permis de conduire pour une durée qui ne pourra être inférieure à six mois.

Le retrait du permis de conduire pour une durée d'au moins six mois est obligatoire dès la première infraction, si elle a été commise par le détenteur, possesseur ou propriétaire du véhicule, alors qu'il le conduisait lui-même.

Sont considérés comme non assurés:

1° Ceux dont le contrat d'assurance n'aura pas été établi conformément aux dispositions de la présente loi;

2° Ceux qui étant régulièrement assurés n'ont pas payé la prime de l'année en cours.

Art. 11.

La présente loi n'est pas applicable à l'Etat, aux départements et aux communes pour les véhicules automobiles leur appartenant ou pour lesquels ils assument ou garantissent la responsabilité civile du détenteur.

Le règlement d'administration publique prévu par l'article 14 peut étendre à certains Etablissements publics, dont il donnera l'énumération, la dérogation prévue par le présent article.

Art. 12.

Le règlement d'administration publique prévu par l'article 14 fixera les conditions dans lesquelles la présente loi sera applicable aux étrangers pénétrant en France ou en Algérie avec un véhicule automobile de la nature de ceux qui sont visés par la présente loi.

Art. 13.

La présente loi est applicable à l'Algérie. Ses dispositions pourront être étendues aux colonies par décret.

Art. 14.

Un règlement d'administration publique rendu dans les quatre mois de la promulgation de la loi prévue à l'article 8 déterminera les conditions de son application et notamment les règles générales d'exercice du contrôle des sociétés d'assurance prévu par l'article 2.

Art. 15.

La présente loi entrera en vigueur trois mois après la date de la publication du règlement d'administration publique prévu par l'article 14.

Proposition De Loi No. 5249

faite par M. Jules Cels, député, au nom de la Commission d'assurance et de prévoyance sociales chargée d'examiner le projet de loi concernant les accidents causés aux personnes par les véhicules automobiles. (Annexe au procès-verbal de la séance de la Chambre des Députés du 19 juin 1931.)

Article Premier. — La créance en indemnité du dommage résultant d'un accident causé à une personne par un véhicule automobile autre que les chemins de fer et tramways (voitures automobiles, motocycles et cycles à moteur) est garantie conformement aux dispositions suivantes.

Art. 2. — Au cas d'insolvabilité totale ou partielle de la personne condamnée par décision de justice définitive à réparer les conséquences de l'accident ou de son assureur, l'indemnité est versée aux intéressés par la Caisse des dépôts et consignations, dans les limites des disponibilités d'un fonds de garantie dont la gestion est confiée à la dite Caisse.

Art. 3. — Le fonds de garantie créé par la présente loi est alimenté:

1° Par une contribution à la charge des propriétaires d'automobiles, perçue par l'Administration des contributions indirectes en même temps et dans la même forme que les taxes sur les automobiles. Le montant de cette dernière contribution sera proportionnelle aux dites taxes. Sa quotité n'excédera pas 2 % et sera fixée chaque année par décret ainsi qu'il est dit à l'article 4 ci-après;

2° Par une contribution à la charge des auteurs d'accidents de personnes dans les conditions fixées par l'article 9 de la présente loi.

Art. 4. — La quotité de la contribution prévue à l'article 3, § 1er, ci-dessus, est modifiée chaque année pour, l'année suivante par décret rendu sur la proposition des ministres du Travail et des Finances, d'après les dépenses de toute nature effectuées par le fonds de garantie dans la dernière année écoulée.

Le coefficient de modification à appliquer à la quotité fixée pour cette dernière année est déterminé par le rapport existant entre les dépenses et les recettes du fonds de garantie pendant la même année.

Pour les deux premières années d'application de la présente loi, la quotité sera de 2 %.

Art. 5. — La Caisse des dépôts et consignations est subrogée dans les droits de créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident ou son assureur.

Toutefois, en cas d'assurance, elle ne peut exercer de recours contre l'assuré que pour la portion de l'indemnité excédant le montant de la somme due par l'assureur.

Art. 6. — Les entreprises ou assureurs français ou étrangers pratiquant l'assurance des véhicules automobiles, visés à l'article premier de la présente loi, sont soumis à l'approbation préalable du ministre du Travail et assujettis à la surveillance et au contrôle de l'Etat, dans les conditions déterminées par l'article 27 de la loi du 9 avril 1898 concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail, et par un règlement d'administration publique pris après avis du Comité consultatif des réassurances et assurances directes.

Pour l'application de la présente loi, sont adjoints au dit Comité deux représentants des groupements automobiles désignés par le ministre du travail.

Art. 7. — Les entreprises ou assureurs français ou étrangers visés par la loi et opérant en France ou en Algérie à l'époque de sa promulgation, sont tenus de se conformer immédiatement à ses dispositions ,et notamment de demander l'approbation spécifiée à l'article précédent, dans un délai d'un mois à compter de la promulgation du règlement d'administration publique prévu par ledit article.

Faute par eux de se conformer à ces prescriptions, comme aussi au cas de refus d'approbation, les polices en cours seront résiliées trente jours après l'expiration dudit délai ou la notification du refus d'approbation.

Art. 8. — Les polices d'assurances souscrites postérieurement à la promulgation de la présente loi et concernant des risques visés par elle peuvent être résiliées chaque année par chacune des parties après un préavis de trente jours.

Art. 9. — Toute condamnation judiciaire prononcée soit par les juridictions pénales, soit par les juridictions civiles, à l'occasion d'un accident corporel causé par un véhicule automobile, donnera lieu à la perception d'une contribution à la charge de l'auteur responsable de l'accident.

Lorsqu'il n'y a pas faute lourde ou récidive, cette contribution est fixée au vingtième de la réparation civile et, le cas échéant, de l'amende, sans pouvoir excéder 2.000 francs pour les voitures automobiles et 250 francs pour les motocycles et cycles à moteur. En cas de faute lourde ou de récidive constatée par le tribunal, la contribution sera du dixième, sans pouvoir excéder 4.000 francs pour les voitures automobiles et 500 francs pour les motocycles et cycles à moteur.

La contribution établie par le présent article est recouvrée comme en matière d'assistance judiciaire, par l'Administration de l'enregistrement pour le compte du fonds de garantie.

Il est interdit de contracter une assurance couvrant les contributions édictées par le présent article ou les amendes qui peuvent être prononcées par les tribunaux en vertu de la législation antérieure, à l'occasion des accidents corporels causés par les véhicules automobiles.

Toute clause contraire à la disposition qui précède sera nulle de plein droit si elle est contenue dans un contrat signé ou renouvelé par tacite reconduction, à une date postérieure à la promulgation de la présente loi. Elle donnera lieu, dans le même cas, à une amende de 500 francs à la charge de l'assuré et à une amende de 1.000 francs à la charge de l'assureur. En cas de récidive de l'assureur, l'approbation visée à l'article 6 pourra être retirée à ce dernier.

Art. 10. — Chaque conducteur d'automobile qui aura causé un accident ayant donné lieu à une condamnation judiciaire, pénale ou civile, fera l'objet, par les soins du greffe, d'une insription au verso du permis de conduire. A cet effet, quatre cases spéciales et très apparentes seront réservées au verso des permis de conduire.

La quatrième inscription aura pour sanction le retrait définitif du permis de conduire.

Un insigne spécial sera accordé par le ministre des Travaux publics aux conducteurs dont le permis de conduire, délivré depuis cinq ans au moins n'aura

reçu aucune inscription. Il sera retiré à tous ceux qui auront ultérieurement encouru la dite inscription.

Le port illégal de l'insigne sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans.

Art. 11. — Dans les six mois de la promulgation de la présente loi, un règlement d'anministration publique, pris aprés avis du Comité consultatif visé à l'article 6 ci-dessus déterminera les conditions d'organisation et de fonctionnement du fonds spécial de garantie confié à la Caisse des dépôts et consignations, ainsi que toutes les mesures nécessaires pour l'exécution de la présente loi.

Art. 12. — Toute infraction aux dispositions de la présente loi et aux prescriptions des règlements susvisés sera punie d'une amende de 100 à 1.000 francs.

Art. 13. — Les dispositions de la présente loi ne sont applicables qu'aux indemnités afférentes à des accidents survenus postérieurement à sa promulgation. Elles ne sont pas applicables aux accidents causés par des véhicules automobiles, dont l'Etat, les départements, les communes et les établissements publics seraient déclarés responsables.

Lebenslauf

Am 10. April 1909 wurde ich, Herbert Kleinewefers, als Sohn des Ingenieurs Adolf Kleinewefers und seiner Ehefrau Maria geb. Kamp in Krefeld geboren. Ich bin katholischer Konfession. Das Reifezeugnis erhielt ich am 7. März 1930 als Schüler des Pädagogiums in Bad Godesberg a. Rh. Rechtswissenschaft studierte ich im SS. 1930 und WS. 1930/31 in Bonn, anschließend war ich 3 Semester an der Universität in München. Vom WS. 1932/33 bis zum SS. 1934 besuchte ich wieder die Universität in Bonn. Die Anregung zur vorliegenden Arbeit erhielt ich von Herrn Prof. Dr. Dölle.

Die mündliche Promotionsprüfung fand am 3. Mai 1938 statt.